

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

Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра Конституционное и административное право

(наименование)

40.05.01 Правовое обеспечение национальной безопасности

(код и наименование направления подготовки / специальности)

Государственно-правовая

(направленность (профиль)/специализация)

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (ДИПЛОМНАЯ РАБОТА)

на тему Административная ответственность за правонарушения в области
дорожного движения

Обучающийся

Д.В. Филиппов

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

к.ю.н., В.В. Романова

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

Тольятти 2024

Аннотация

Значимость изучения административных и правовых механизмов на транспорте обусловлена постоянными проблемами, связанными с управлением транспортными потоками и поддержанием функциональности инфраструктуры в такой огромной стране, как Россия.

Административные нормы в транспортном секторе служат важнейшими инструментами обеспечения соблюдения безопасности. Эти механизмы предназначены для поддержания целостности транспортной деятельности, защиты от нарушений и обеспечения бесперебойного потока товаров и пассажиров. Эффективное правоприменение имеет важное значение для поддержания порядка и оптимизации использования транспортной инфраструктуры.

Цель исследования – комплексное рассмотрение административной ответственности за нарушения правил дорожного движения в теоретическом, правовом и практическом измерениях. Его цель – выявить существующие проблемы и предложить ключевые направления совершенствования действующих в России законодательных норм в отношении административных правонарушений, связанных с дорожным движением.

Объектом исследования является динамика общественных отношений, возникающих в контексте административной ответственности за нарушение правил дорожного движения.

Предметом исследования является административное законодательство, регулирующее данные правоотношения. Оно включает в себя правила, процедуры и принципы, установленные для обеспечения безопасности дорожного движения. Детальное рассмотрение этих правовых норм позволяет выявить их сильные и слабые стороны, а также области для совершенствования.

Дипломная работа состоит из введения, трёх глав, заключения и списка используемой литературы и источников.

Оглавление

Введение.....	4
Глава 1. Теоретические основы противодействия административным правонарушениям в области дорожного движения.....	6
1.1 Понятие административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.....	7
1.2 Ретроспективный анализ административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.....	18
1.3 Безопасность дорожного движения как объект административно-правовой охраны	23
1.4 Нормативно-правовое регулирование отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.....	28
Глава 2 Административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения.....	39
2.1 Административная ответственность за правонарушения, нарушающие правила дорожного движения.....	39
2.2 Административная ответственность за правонарушения, посягающие на общий порядок организации дорожного движения.....	47
2.3 Административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения, влекущие причинение ущерба.....	58
Глава 3 Проблемы реализации административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения	64
3.1 Особенности мер административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.....	64
3.2 Проблемы и перспективы развития законодательства об административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения	67
Заключение	79
Список используемой литературы и используемых источников.....	82

Введение

Эффективное функционирование транспортных сетей имеет основополагающее значение для любого современного государства, и Россия не является исключением. Транспортная сеть с обширной территорией имеет жизненно важное значение для развития транспортных сетей и облегчения экономической деятельности. Административная база играет ключевую роль в управлении этими сетями, обеспечивая соблюдение требований и защиту общественных интересов.

Административные нормы в транспортном секторе служат важнейшими инструментами обеспечения соблюдения безопасности. Эти механизмы предназначены для поддержания целостности транспортной деятельности, защиты от нарушений и обеспечения бесперебойного потока товаров и пассажиров. Эффективное правоприменение имеет важное значение для поддержания порядка и оптимизации использования транспортной инфраструктуры.

Значимость изучения правовых механизмов на транспорте обусловлена постоянными проблемами, связанными с управлением транспортными потоками и поддержанием функциональности инфраструктуры в такой огромной стране, как Россия. Учитывая географические размеры страны, решение этих проблем имеет первостепенное значение для содействия устойчивому развитию и улучшению общего управления.

Безопасность дорожного движения является первостепенной проблемой, которая влияет как на права личности, так и на национальную безопасность. Обеспечение безопасной транспортной инфраструктуры имеет важное значение для защиты жизни граждан и содействия общему развитию человеческого потенциала. Эту перспективу подчеркивает Указ Президента Путина № 400 от 2 июля 2021 года, в котором изложена Стратегия национальной безопасности России. Стратегия подчеркивает критическую связь между развитием транспортной инфраструктуры и более широкими

целями государственной политики, направленной на обеспечение благосостояния россиян.

Ухудшение транспортной инфраструктуры создает риск техногенных катастроф и открывает потенциальные возможности для использования террористическими и экстремистскими группировками. Кроме того, необходимо учитывать влияние изменения климата на транспортные системы. Рассмотрение транспортной сети России как неотъемлемого компонента глобальной системы подчеркивает ее значение для национальной экономической безопасности, особенно в оптимизации транзитного потенциала.

Приоритетное развитие надежной транспортной инфраструктуры и транспортных связей имеет первостепенное значение для национальной безопасности. Введение административных наказаний является эффективной стратегией повышения безопасности дорожного движения и сдерживания потенциальных угроз.

Объектом исследования является динамика общественных отношений, возникающих в контексте административной ответственности за нарушение правил дорожного движения.

Предметом исследования является административное законодательство, регулирующее данные правоотношения. Оно включает в себя правила, процедуры и принципы, установленные для обеспечения безопасности дорожного движения и привлечения нарушителей к ответственности. Детальное рассмотрение этих правовых норм позволяет выявить их сильные и слабые стороны, а также области для совершенствования.

Цель исследования – комплексное рассмотрение административной ответственности за нарушения правил дорожного движения в теоретическом, правовом и практическом измерениях. Его цель – выявить существующие проблемы и предложить ключевые направления совершенствования действующих в России законодательных норм в отношении административных правонарушений, связанных с дорожным движением.

К основным задачам данного исследования относятся:

- исследование теоретических основ противодействия административным правонарушениям в области дорожного движения;
- анализ административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения;
- выявление проблем реализации административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

В работе рассматриваются эти проблемы путем предоставления подробного анализа системы административной ответственности, регулирующей нарушения правил дорожного движения. Исследование критически оценивает текущую правовую базу, выявляя ее сильные и потенциальные слабые стороны, все с целью повышения безопасности дорожного движения и обеспечения соблюдения правил дорожного движения.

Основным методом исследования, использованным в данной работе, является формальный юридический анализ, который позволяет точно изучить законодательную базу, регулирующую административную ответственность. Анализируя правовые положения, данное исследование не только выявляет существующие проблемы, но и предлагает решения для улучшения юридических процедур, связанных с нарушениями правил дорожного движения. Благодаря такому междисциплинарному подходу диссертация вносит вклад в продолжающийся дискурс о правовой реформе в области дорожного права и общественной безопасности, представляя выводы, которые могут помочь в разработке более эффективных правовых механизмов.

Дипломная работа тщательно организована для достижения поставленных целей. Она состоит из введения, трех глав, заключения и списка используемой литературы и используемых источников.

Комплексный подход дипломной работы призван предоставить ценную информацию о соблюдении правил дорожного движения и защите общественной безопасности на дорогах.

Глава 1 Теоретические основы противодействия административным правонарушениям в области дорожного движения

1.1 Понятие административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

Анализ понятия административной ответственности за нарушения правил дорожного движения требует углубленного изучения общетеоретических основ юридической ответственности и правонарушений. Данная база необходима для комплексного анализа конкретных нюансов административной ответственности, связанных с нарушением правил дорожного движения.

Административная ответственность является важной чертой в юриспруденции, широко изучается и обсуждается на нынешний день. В этот дискурс внесли значительный вклад в этот дискурс внесли такие ученые, как Р.Л. Хачатуров и Д.А. Липинский [60], а также их коллеги из Тольяттинского государственного университета. Их исследования углубляются в многогранную природу административной ответственности, рассматривая ее с различных точек зрения и интерпретаций.

В исследованиях анализируются множественные трактовки юридической ответственности. Юридическая ответственность – это многогранное понятие в области права, охватывающее различные толкования и применения. Он служит краеугольным камнем правовых систем во всем мире, обеспечивая подотчетность и соблюдение правовых норм. Понимание юридической ответственности требует рассмотрения ее через несколько линз, каждая из которых проливает свет на ее сложную природу и проблемы формирования целостной теоретической основы. Юридическую ответственность можно рассматривать с нескольких точек зрения:

- наложение на личность тех или иных лишений. Эта точка зрения рассматривает юридическую ответственность как процесс наложения на человека определенных лишений или наказаний. Эти наказания служат средством привлечения людей к ответственности за свои действия в рамках закона;
- реакция государства на нарушения. Другая точка зрения заключается в том, что юридическая ответственность представляет собой реакцию государства на нарушение правовых норм. Эта реакция необходима для поддержания порядка и соблюдения верховенства закона, поскольку она означает роль государства в рассмотрении и исправлении противоправного поведения;
- негативные последствия для нарушителя: Юридическая ответственность влечет за собой и негативные последствия, с которыми сталкиваются те, кто нарушает правовые нормы. Эти последствия могут варьироваться от штрафов и тюремного заключения до других форм юридических санкций, подчеркивающих карательный аспект юридической ответственности.

Защитные отношения. Наконец, юридическую ответственность можно рассматривать как особый вид защитных отношений между нарушителем и государством. Эти отношения направлены на реабилитацию и реинтеграцию нарушителя в общество, балансируя наказание с возможностью искупления.

Постоянное развитие и совершенствование межотраслевого института юридической ответственности подчеркивают его динамичный характер. В свете этих соображений данное исследование стремится оценить обширный корпус исследований, касающихся административной ответственности. Сосредоточившись на ее применении в контексте нарушений правил дорожного движения, исследование стремится пролить свет на практические последствия этой правовой базы. Цель состоит в том, чтобы предложить комплексную оценку, которая подчеркивает нюансы того, как

административная ответственность функционирует в юридической практике, тем самым способствуя более осознанному пониманию ее значения и влияния на общество.

В ходе этого исследования авторы стремятся сформулировать важность административной ответственности как механизма поощрения соблюдения правил дорожного движения и укрепления общественной безопасности. Проясняя ее суть и последствия, данное исследование стремится предоставить ценные сведения как юристам-практикам, так и политикам, чтобы они могли разобраться в сложностях обеспечения соблюдения правил дорожного движения.

Понимание административной ответственности, особенно в сфере нарушений правил дорожного движения, предполагает интеграцию более широких теоретических конструкций юридической ответственности. Эта фундаментальная концепция юриспруденции определялась и интерпретировалась по-разному, что делало ее изучение динамичной и развивающейся областью.

Наше исследование свидетельствует о растущем объеме работ, направленных на определение понятия и характеристик административной ответственности. Заметный вклад в этот дискурс включают статьи таких ученых, как Е.В. Маркина [16], П.В. Ремизова [36], В.А. Соколова [46], А.Ю. Токолова [47], М.В. Шустиков [63] и В.А. Юсупов [64]. Указанные отечественные исследователи подробно рассмотрели различные аспекты административной ответственности.

В сфере административного права концепция административной ответственности является предметом серьезных дискуссий и толкований. Ученые углубились в его различные измерения, каждое из которых предлагает уникальные точки зрения на его определение и масштабы. Эта сложность отражает более широкие дискуссии вокруг общей юридической ответственности, подчеркивая сложный характер соблюдения правовых норм и обеспечения их соблюдения.

Интерпретации административной ответственности:

- **Корректирующие меры.** Одним из распространенных толкований административной ответственности является обязанность подчиняться корректирующим мерам. Эта точка зрения подчеркивает роль административных санкций в исправлении поведения и обеспечении соблюдения правовых стандартов.
- **Выдерживать навязанные трудности.** Другая точка зрения описывает административную ответственность как требование выдерживать трудности, налагаемые государством. Эти трудности могут включать штрафы, ограничения или другие формы административных наказаний, направленные на устранение юридических нарушений.
- **Санкции, налагаемые государством.** Административная ответственность также рассматривается как обязанность реагировать на санкции, налагаемые государством за правонарушения. Эти санкции применяются через административные и правовые механизмы, служащие сдерживающим фактором против будущих нарушений.
- **Принудительное воздействие.** Кроме того, административная ответственность рассматривается как форма принудительного административно-правового воздействия на лиц, нарушивших закон. Это влияние направлено на обеспечение соблюдения требований и поддержание общественного порядка посредством структурированных правовых рамок.

В дискуссию об административной ответственности внесли значительный вклад такие известные ученые, как В.Л. Макшанов и А.В. Минаев. Их работа подчеркивает сложность и многогранность этой концепции, выделяя различные элементы, которые необходимо учитывать при ее применении и интерпретации «из всего многообразия определений административной ответственности следует, что административная

ответственность является правовым механизмом, с помощью которого государство, как регулятор общественных отношений, защищает законные интересы граждан и юридических лиц от неправомерного поведения правонарушителей, без возмещения пострадавшим имущественного ущерба, возникшего в результате административного правонарушения» [15].

Научные исследования административной ответственности постоянно развиваются, отражая динамичный характер юридических исследований и различные точки зрения в этой области. Это продолжающееся развитие подчеркивает важность понимания административной ответственности во многих ее формах и интерпретациях.

Исследование административной ответственности с ее разнообразными определениями и интерпретациями имеет решающее значение для глубокого понимания юридической ответственности. Основное внимание в этом исследовании уделяется нарушениям правил дорожного движения. Объединив различные научные точки зрения, исследование предлагает детальный взгляд на административную ответственность, отражая ее сложность и важность в сфере юридических исследований.

Исследование административной ответственности в конкретном контексте нарушений правил дорожного движения требует целенаправленного изучения соответствующих исследований и литературы. В данном исследовании отобраны работы, сужающие широкий объем административной ответственности до частных вопросов, связанных с нарушениями правил дорожного движения.

Вопрос административной ответственности за нарушения правил дорожного движения вызвал широкий интерес среди исследователей и политиков, в первую очередь из-за его значительного влияния на общественную безопасность. Нарушения правил дорожного движения представляют собой всеобщую проблему, влияющую на повседневную жизнь бесчисленного множества людей. Поскольку безопасность дорожного движения продолжает оставаться важнейшей проблемой во всем мире,

научное сообщество все больше внимания уделяет изучению административных мер, направленных на пресечение нарушений правил дорожного движения и регулирование поведения водителей. Междисциплинарный характер этой темы охватывает правовые, социальные и поведенческие науки, которые в совокупности обеспечивают более глубокое понимание того, как нормативные рамки могут способствовать повышению безопасности на дорогах.

Наше исследование, основанное на всестороннем обзоре академической литературы и материалов конференций, подчеркивает растущее внимание к этой теме со стороны ученых. Повышенный интерес, вероятно, обусловлен широко распространенным влиянием нарушений правил дорожного движения, затрагивающим людей из разных социально-экономических слоев. Исследователи подробно изучили, как административная ответственность служит важным инструментом в борьбе с нарушениями правил дорожного движения, снижении уровня аварийности и продвижении ответственной практики вождения.

Известный вклад в эту область внесли такие ученые, как А.И. Быков [2], А.В. Гринев [4], Ф.Н. Зейналова [6], В.В. Костюк [9], С.А. Кутякина [11], Г.Г. Лянный [14], Д.Н. Михеева [17] и О.В. Шкеля [62]. В их работах анализируется эффективность административных санкций, обсуждаются механизмы, посредством которых эти меры влияют на безопасность дорожного движения и общественный порядок.

Особого внимания заслуживает анализ в диссертации С.С. Москаленко [18], чье исследование предлагает детальное изучение административной ответственности за нарушения правил дорожного движения, подкрепленное надежными статистическими данными. Выводы Москаленко раскрывают масштаб проблемы: только в 2019 году в России было зафиксировано более 11,7 млн нарушений правил дорожного движения. Эти данные подчеркивают настоятельную необходимость эффективных административных мер по

устранению таких нарушений и снижению их вклада в дорожно-транспортные происшествия.

Исследования Москаленко также подкреплены Стратегией безопасности дорожного движения Российской Федерации на 2018–2024 годы. Согласно стратегии, более 85% дорожно-транспортных происшествий происходят из-за нарушений правил дорожного движения, что подчеркивает критическую связь между нормативным обеспечением и профилактикой аварий. Эти статистические данные демонстрируют настоятельную необходимость в постоянных исследованиях и разработке политики для повышения безопасности дорожного движения за счет более эффективных административных мер.

Результаты этих научных работ и официальной статистики подчеркивают важнейшую роль административной ответственности в повышении безопасности дорожного движения. Изучая реализацию и влияние административных мер, эти исследования дают ценную информацию об эффективности законодательной базы, призванной способствовать безопасному вождению и снижению дорожно-транспортных происшествий.

Данные Научного центра безопасности дорожного движения МВД России подчеркивают серьезность нарушений правил дорожного движения. В 2019 году в России было зафиксировано 164 358 дорожно-транспортных происшествий, в результате которых погибло 16 981 человек и 210 877 получили травмы. Тревожно, что 89,2% этих инцидентов были связаны с ошибками водителей и несоблюдением правил дорожного движения, что привело к 146 688 авариям, 14 420 смертям и 195 037 травмам. Эти цифры подчеркивают острую необходимость в строгом соблюдении правил дорожного движения и усилении мер по сокращению аварий и их разрушительных последствий.

Проблема нарушений правил дорожного движения выходит за рамки национальных границ, представляя собой всеобщую проблему. Во всем мире дорожно-транспортные происшествия уносят бесчисленное количество

жизней и приводят к серьезным травмам, что подчеркивает необходимость эффективных превентивных стратегий. Многие страны признали важность административных мер по ограничению нарушений правил дорожного движения и повышению безопасности дорожного движения. Внедрение строгих правовых рамок в сочетании с образовательными и технологическими инициативами оказалось ключевой стратегией в снижении аварийности и формировании культуры соблюдения правил.

Данные подчеркивают важную роль административной ответственности в борьбе с нарушениями правил дорожного движения. Привлекая нарушителей к ответственности и применяя исправительные меры, административная ответственность служит сдерживающим фактором и способствует соблюдению правил дорожного движения. Этот правовой механизм имеет решающее значение для поддержания общественной безопасности и порядка на дорогах. «Этот вопрос остается актуальным, что требует дальнейших исследований для разработки надежных механизмов, направленных на снижение таких правонарушений и, как следствие, количества тяжелых дорожно-транспортных происшествий» [12].

Современные ученые подчеркивают сложности разграничения административных правонарушений и преступлений в сфере безопасности дорожного движения. Эти различия существенно влияют на качество доследственной проверки и всего процесса предварительного следствия. Решение этих вопросов требует комплексного сопоставления Кодекса об административных правонарушениях, Уголовного кодекса и Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации. Разъяснение этих законодательных текстов может повысить эффективность работы следователей по делам о дорожно-транспортных происшествиях [13].

Административные правонарушения в сфере дорожного движения являются серьезной проблемой ввиду присущей им общественной опасности. Эти правонарушения, характеризующиеся противоправными действиями или бездействием, представляют угрозу общественной безопасности и порядку на

дорогах. За данные нарушения могут быть привлечены к ответственности как физические, так и юридические лица, которые регулируются специальными законами и влекут за собой административную ответственность.

Характеристика административных правонарушений, связанных с дорожным движением:

- общественная опасность. Основной характеристикой административных правонарушений в сфере дорожного движения является их потенциальная возможность причинения вреда обществу.
- незаконные действия или бездействие. К этим правонарушениям относятся любые нарушения правил дорожного движения или правил безопасности дорожного движения. Незаконные действия могут варьироваться от превышения скорости и проезда на красный свет до более серьезных нарушений, таких как неосторожное вождение. С другой стороны, упущения относятся к несоблюдению обязательных мер безопасности, таких как не пристегивание ремня безопасности или пренебрежение техническим обслуживанием транспортного средства.
- ответственность: Административная ответственность за нарушения правил дорожного движения установлена законом и распространяется как на физических, так и на юридических лиц. Это гарантирует, что все стороны, ответственные за поддержание безопасности дорожного движения, будут нести ответственность за свои действия.

Административная ответственность представляет собой особый вид юридической ответственности. Это нормативная, юридически определенная обязанность, возлагаемая на субъектов общественных отношений и реализуемая посредством государственного принуждения или поощрения. Эта ответственность проявляется двояко: проактивно, через обеспечение соблюдения правовых норм реактивно, через навязываемые государством

меры, свидетельствующие о негативной оценке как личности, так и ее действий (ретроспективный аспект).

Отличие административной ответственности заключается в возможности ее реализации административным (внесудебным) способом. Его нормативная основа коренится в административном законодательстве, а фактическая основа предполагает совершение субъектом административного правонарушения. Этот отраслевой вид юридической ответственности обеспечивает воздействие государства на поддержание общественного порядка и безопасности на дорогах.

Административная ответственность за нарушения безопасности дорожного движения представляет собой специализированную подгруппу в более широкой системе административной ответственности. В отличие от общего административного права, данная форма ответственности основана на конкретных правилах дорожного движения, призванных обеспечить безопасное и эффективное передвижение транспортных средств и пешеходов.

Углубленный анализ административного законодательства выявляет широкий спектр правонарушений, связанных с дорожным движением. К таким правонарушениям обычно относятся незаконные действия или бездействие физических или юридических лиц, нарушающие установленные правила дорожного движения. Примеры включают превышение скорости, проезд на красный свет и вождение в состоянии алкогольного или наркотического опьянения. За подобные нарушения налагаются административные взыскания в соответствии с Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях или административным законодательством его субъектов.

Исследование правоприменительной практики выявляет ряд проблем в эффективном применении административной ответственности. Несмотря на всеобъемлющую правовую базу, различные проблемы препятствуют обеспечению соблюдения правил дорожного движения. Эти проблемы включают непоследовательное применение наказаний, нехватку ресурсов для мониторинга и правоприменения, а также проблемы осведомленности

общественности. Решение этих проблем имеет важное значение для эффективной реализации административных мер, направленных на повышение безопасности дорожного движения.

Вкратце, административную ответственность в сфере безопасности дорожного движения можно понимать с двух основных точек зрения:

- нормативная основа: речь идет о конкретных правовых положениях и правилах, которые определяют, что представляет собой нарушение правил дорожного движения. Эти нормы имеют решающее значение для надлежащего функционирования безопасности дорожного движения и включают правила и рекомендации, которым должны следовать физические и юридические лица для поддержания порядка и безопасности на дорогах.
- проблемы реализации: при обеспечении соблюдения этих правил возникают практические трудности. Разнообразие правонарушений и сложность правоприменительной практики создают значительные препятствия. Распространены такие проблемы, как непоследовательность в применении законов, различное толкование нормативных актов и процедурная неэффективность.

Административные правонарушения в сфере дорожного движения охватывают широкий спектр поведения, которое представляет угрозу общественной безопасности и порядку. Эти правонарушения, которые могут возникать в результате преднамеренных действий или простой халатности, как правило, связаны с нарушением установленных правил дорожного движения. Последствия таких нарушений могут быть серьезными, что обуславливает необходимость в надежных правовых механизмах для их регулирования. Кодекс об административных правонарушениях предусматривает конкретные наказания за каждый вид нарушения, при этом штрафы служат ключевым сдерживающим фактором. Эти наказания направлены не только на наказание нарушителей, но и на поощрение водителей к соблюдению закона, тем самым повышая безопасность дорожного движения.

С правовой и нормативной точки зрения административная ответственность за нарушения правил дорожного движения представляет собой специализированную область права, чреватую собственным набором проблем. Эти проблемы вытекают как из многообразия правонарушений, так и из сложностей обеспечения соблюдения закона на практике. Например, наказания могут существенно различаться в зависимости от характера нарушения, будь то превышение скорости, проезд на красный свет или вождение в нетрезвом виде. Во многих случаях сотрудники правоохранительных органов должны принимать решения относительно тяжести правонарушения, что может привести к непоследовательности в применении наказаний. Более того, быстрое развитие дорожной инфраструктуры, технический прогресс в области транспортных средств и растущая сложность систем управления дорожным движением требуют постоянного обновления правовых рамок.

Изучение нормативных и практических проблем в этой области подчеркивает необходимость постоянной оценки и совершенствования административных мер. Решая эти проблемы, правовые органы могут повысить эффективность стратегий правоприменения, оптимизировать процесс вынесения решений и в конечном итоге повысить общую безопасность дорожного движения.

1.2 Ретроспективный анализ административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

Ретроспективный анализ административной ответственности за нарушения правил дорожного движения не только освещает прошлые события, но и дает основу для понимания текущих проблем и прогнозирования будущих тенденций. Выявляя исторические закономерности и оценивая прошлые успехи и неудачи регулирования, исследователи могут предложить

обоснованные рекомендации по совершенствованию нынешней правовой базы и правоприменительной практики.

Изучение истории любого правового института дает ценную информацию о его современном состоянии, природе существующих проблем и его функциональных особенностях.

Изучение общей истории административной ответственности предполагает понимание ее эволюции как краеугольного камня правовых систем. Это включает в себя отслеживание его истоков, ключевых законодательных изменений и изменения отношения общества к юридической ответственности. Изучая эти аспекты, исследователи могут получить комплексное представление о том, как административная ответственность развивалась с течением времени и как на нее повлияли более широкие правовые и социальные изменения [3].

Углубление конкретной истории регулирования дорожного движения требует сосредоточения внимания на разработке законов и политики, направленных на регулирование безопасности дорожного движения и поведения на дорогах.

Развитие законодательства, касающегося ответственности государства за нарушение правил дорожного движения, является темой, представляющей значительный научный интерес, поскольку она отражает более широкие социальные, экономические и технологические изменения, которые влияют на безопасность дорожного движения. Законодатели давно боролись с проблемой создания правил, которые эффективно устраняют риски, связанные с безрассудным вождением, одновременно поощряя ответственное поведение среди участников дорожного движения. Развитие таких законов является не просто ответом на отдельные инциденты, но частью постоянных усилий по улучшению общественной безопасности и адаптации к меняющейся динамике транспорта.

История отечественного законодательства об ответственности государства за нарушение правил дорожного движения восходит к началу XIX

века. За эти годы были реализованы многочисленные правовые меры, каждая из которых отражала реалии и потребности своего времени. Ранние правила дорожного движения были относительно простыми и в первую очередь фокусировались на основных принципах безопасности. По мере того, как использование автотранспортных средств становилось все более распространенным, а дорожные сети – более сложными, эти законы развивались, чтобы решать более широкий круг вопросов: от ограничений скорости и светофоров до ответственности водителя и технического обслуживания транспортных средств.

В последние десятилетия правовая база еще больше расширилась, включив в себя современные технологии и решив проблемы, вызванные возросшим объемом трафика. Основной целью этих законодательных изменений всегда было снижение опасностей, связанных с неосторожным или безрассудным вождением, и обеспечение безопасности всех участников дорожного движения. Эта текущая законодательная эволюция подчеркивает необходимость постоянного совершенствования как мер безопасности дорожного движения, так и регулирования поведения водителей для удовлетворения требований современных транспортных систем.

Исторические вехи в дорожном законодательстве:

- сельский судебный устав 1839 года [20]. Одним из первых законодательных актов, касающихся нарушений правил дорожного движения, была Сельская судебная грамота 1839 года;
- уложение об уголовных и исправительных наказаниях ввёл юридическую ответственность за ущерб, причиненный быстрой ездой;
- административные правила 1862 года: В 1862 году были установлены новые административные правила, касающиеся требований к здоровью водителей. Из-за отсутствия комплексных правил медицинского осмотра законодательство ограничивало

вождение такси лицами в возрасте от шестнадцати до шестидесяти пяти лет. Этот шаг был направлен на то, чтобы водители соблюдали определенные стандарты здоровья, способствуя более безопасному вождению;

- процедура взыскания штрафов 1882 года. К 1882 году было введено правило, аналогичное современной процедуре взыскания штрафов. Это постановление предписывало, что ответственность за нарушение правил дорожного движения будет основываться на официальной регистрации правонарушения в установленном протоколе. Такое процессуальное развитие упростило соблюдение правил дорожного движения и наложение штрафов.

Понимание исторического развития административной ответственности за нарушения правил дорожного движения проливает свет на эволюцию правовой базы и ее адаптацию к возникающим социальным потребностям. Этот исторический контекст подчеркивает важность постоянного совершенствования правовых институтов для решения постоянных и развивающихся проблем безопасности дорожного движения. Анализ этих событий помогает предвидеть будущие тенденции и повысить эффективность административных мер по обеспечению безопасности дорожного движения.

Понимание исторического развития административной ответственности за нарушения правил дорожного движения проливает свет на тонкости и постепенное совершенствование законодательной базы. Эта историческая перспектива имеет решающее значение для понимания нынешнего состояния и прогнозирования будущих событий в этой правовой сфере.

Установление единой административной ответственности за нарушения правил дорожного движения было медленным процессом, потребовавшим значительного накопления соответствующего опыта. Лишь в 1983 году была заложена целостная законодательная база [51], а в 1985 году был принят Кодекс Российской Советской Федеративной Социалистической республики

об административных правонарушениях, включавший 64 отдельных правонарушения, связанных с дорожным движением [7].

Ранние регулирующие усилия были сформированы зарождающимися этапами транспортных технологий, решая основные проблемы безопасности в мире с ограниченным движением транспортных средств. Однако по мере того, как автомобили становились все более распространенными, а дорожные сети расширялись, правовые системы столкнулись с насущной необходимостью установления более всеобъемлющих и реализуемых правил. Этот период роста подчеркнул сложную взаимосвязь между техническим прогрессом и правовыми адаптациями, необходимыми для поддержания общественной безопасности.

Изучение исторического развития административной ответственности за нарушения правил дорожного движения выявляет ценные закономерности и уроки. Каждая фаза этого развития отражает взаимодействие между возникающими проблемами и инновационными правовыми решениями. Например, постепенная интеграция новых технологий, таких как автоматизированные системы управления дорожным движением, потребовала соответствующих обновлений в правовых рамках.

Историческая перспектива также играет важную роль в определении эффективных стратегий, которые успешно повысили безопасность дорожного движения. Анализируя прошлые успехи и недостатки, политики могут совершенствовать текущие правила, чтобы лучше учитывать меняющуюся природу транспортных систем. Такой подход не только повышает эффективность административных мер, но и гарантирует, что правовые меры остаются проактивными в снижении рисков, связанных с дорожным движением.

Историческое развитие административной ответственности за нарушения правил дорожного движения подчеркивает постоянную адаптацию правовых рамок к технологическим достижениям и общественным преобразованиям. Понимая эту эволюцию, ученые-юристы и политики могут

получить ценную информацию о механизмах, которые формировали меры безопасности дорожного движения с течением времени. Эти знания играют важную роль в создании перспективной политики и содействии созданию более безопасной среды для всех участников дорожного движения. Динамичный характер этой правовой области служит свидетельством непреходящей важности согласования административного права с меняющимися реалиями современных транспортных систем.

1.3 Безопасность дорожного движения как объект административно-правовой охраны

Обеспечение безопасности дорожного движения является важнейшей задачей в любом обществе, поскольку напрямую влияет на общественное благосостояние и бесперебойное функционирование транспортных систем. В этом контексте правовая база, регулирующая безопасность дорожного движения, играет ключевую роль в установлении стандартов, которые защищают как водителей, так и пешеходов. Чтобы полностью понять концепцию безопасности дорожного движения и ее правовые последствия, необходимо изучить основополагающий нормативный акт, регулирующий эту сферу: Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения». Этот закон содержит ключевые определения и принципы, которые формируют нормативно-правовой ландшафт, предлагая структурированный подход к поддержанию порядка и безопасности на дорогах.

Статья 2 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» дает подробное определение, описывая «дорогу» как «полосу земли или поверхность искусственного сооружения, предназначенную или приспособленную для движения транспортных средств». Это широкое описание выходит за рамки простого определения основной дороги, распространяясь на такие критические компоненты, как трамвайные пути,

тротуары, обочины и разделительные полосы. Включая эти элементы закон обеспечивает целостное понимание дорожной инфраструктуры, признавая, что каждая часть — будь то обеспечение потока транспортных средств или доступа пешеходов — играет свою роль в комплексной системе безопасности дорожного движения.

Понимание этих определений имеет решающее значение для толкования правил безопасности дорожного движения и для обеспечения соответствия юридической практики предполагаемым целям закона. Широкий охват этого определения подчеркивает важность учета всех аспектов использования дорог, от движения транспортных средств до прав пешеходов, в рамках комплексных усилий по поддержанию стандартов безопасности на дорогах общего пользования.

«Дорожное движение» описывается как «совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с использованием транспортных средств или без них в пределах дорог». Это широкое определение подчеркивает необходимость управления этими взаимодействиями для обеспечения эффективной и безопасной транспортировки. Эффективное управление дорожным движением имеет важное значение для поддержания порядка и безопасности на дорогах, что отражает переплетенный характер социальной и логистической динамики в использовании дорог [8, с. 174].

Закон определяет «безопасность дорожного движения» как «состояние этого процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий». Одним из важнейших аспектов безопасности дорожного движения является предотвращение дорожно-транспортных происшествий (ДТП), которые продолжают представлять значительную угрозу во всем мире. ДТП не только наносят физический вред, но и имеют широкомасштабные социальные и экономические последствия, что подчеркивает необходимость эффективных правовых рамок и превентивных мер. С юридической точки зрения дорожно-

транспортные происшествия определяются как инциденты, происходящие во время движения транспортного средства по дороге и приводящие к таким последствиям, как смерть, травмы или повреждение транспортных средств, инфраструктуры, груза или другого имущества.

Важность этого определения заключается в его фокусе как на защитных мерах, необходимых для предотвращения таких инцидентов, так и на создании условий, которые минимизируют их серьезность, когда они происходят. Способствуя созданию безопасной среды вождения, эти меры направлены на снижение частоты и воздействия ДТП, способствуя общей безопасности дорожных сетей.

Серьезные последствия дорожно-транспортных происшествий:

- гибель и ранения: Одним из наиболее тяжелых последствий ДТП является гибель людей и телесные повреждения. Эти трагические события не только затрагивают жертв, но также имеют глубокие эмоциональные и финансовые последствия для их семей и сообществ.
- ущерб имуществу: ДТП часто приводят к значительному ущербу транспортным средствам и другому имуществу, включая дорожную инфраструктуру и перевозимые грузы. Этот ущерб может привести к существенным экономическим потерям и логистическим проблемам, что еще больше подчеркивает необходимость принятия надежных мер безопасности.

Понимание потенциальных последствий дорожно-транспортных происшествий имеет решающее значение для разработки стратегий, направленных на предотвращение таких инцидентов. Эффективные стратегии предотвращения могут помочь смягчить воздействие ДТП путем устранения их коренных причин и принятия мер безопасности. Кроме того, в случае возникновения аварий наличие хорошо разработанных планов реагирования может снизить тяжесть их последствий.

Законодательная перспектива обеспечения безопасности дорожного движения сформулирована как мероприятия, направленные на предупреждение причин дорожно-транспортных происшествий и снижение тяжести их последствий.

Безопасность дорожного движения остается важнейшим аспектом общественной и государственной безопасности, особенно в странах с высокой плотностью движения и растущим использованием транспортных средств. В России правовая основа, регулирующая эту сферу, закреплена в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения». Этот закон играет важную роль в определении таких ключевых понятий, как «дорога», «движение» и «безопасность дорожного движения», тем самым обеспечивая прочную нормативную базу для повышения безопасности всех участников дорожного движения. Устанавливая четкие определения, закон способствует структурированному подходу к предотвращению аварий и содействию созданию более безопасной дорожной среды.

Признавая глубокие последствия дорожно-транспортных происшествий, закон отдает приоритет превентивным стратегиям, направленным на минимизацию не только частоты, но и тяжести дорожно-транспортных происшествий. Его положения призваны способствовать постоянному совершенствованию протоколов безопасности, отражая национальную приверженность защите жизни и имущества на дорогах. Это внимание к безопасности дорожного движения дополнительно подкреплено Указом Президента Российской Федерации № 400 от 2 июля 2021 года «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации». Указ подчеркивает важную роль, которую безопасность дорожного движения играет в более широких рамках национальной безопасности, и подчеркивает необходимость целенаправленной государственной политики для решения возникающих проблем в этой области. Связывая безопасность дорожного движения с государственной и общественной безопасностью, указ

подчеркивает необходимость постоянного совершенствования стандартов безопасности для обеспечения безопасного и стабильного общества [50].

Обеспечение безопасности дорожного движения требует комплексного применения различных государственных и правовых мер. Данные меры охватывают различные правовые области, включая конституционные, уголовные, гражданские, дисциплинарные, финансовые и международные аспекты. Среди этих мер решающую роль играет административная ответственность. В современной юридической теории административные меры играют решающую роль в обеспечении безопасности дорожного движения и поддержании общественного порядка.

Выделение нарушений правил дорожного движения в отдельную категорию в рамках административного права является прямым результатом растущей сложности вопросов безопасности дорожного движения. Такая дифференциация позволяет принимать более точные, специализированные меры, соответствующие задачам поддержания безопасности на дорогах общего пользования. Сосредоточившись на профилактических и корректирующих мерах, административное право позволяет властям осуществлять более эффективные вмешательства, которые напрямую устраняют коренные причины нарушений правил дорожного движения. Такой подход гарантирует, что принимаемые меры не просто карательные, но и направлены на содействие долгосрочному соблюдению правил и повышению безопасности.

Административно-правовая охрана безопасности дорожного движения предполагает обеспечение безопасности общественных отношений от дорожно-транспортных происшествий и их последствий административными методами в системе государственного управления. Этот подход включает в себя различные стратегии и действия, направленные на предотвращение несчастных случаев, просвещение общественности и восстановление порядка после любых нарушений.

В Указе о Стратегии национальной безопасности Российской Федерации подчеркивается важнейшая роль безопасности дорожного движения в обеспечении государственной и общественной безопасности. Используя широкий спектр правовых мер, уделяя особое внимание административной ответственности, государство может эффективно решать и смягчать проблемы безопасности дорожного движения. Такой комплексный подход гарантирует, что меры по обеспечению безопасности дорожного движения будут не только карательными, но также профилактическими и образовательными, создавая более безопасную и надежную среду для всех участников дорожного движения.

1.4 Нормативно-правовое регулирование отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения

Нормативная база административного права в России действует в рамках системы совместного ведения федерального правительства и его субъектов. Эта структура, как указано в статье 72 Конституции России, позволяет обоим уровням власти участвовать в разработке и обеспечении соблюдения административных правил.

Административно-правовая база в России, характеризующаяся совместной юрисдикцией, позволяет как федеральным, так и региональным органам власти играть роль в регулировании нарушений правил дорожного движения. Однако преобладание федерального контроля при установлении этих мер обеспечивает единый и последовательный подход к безопасности дорожного движения по всей стране.

Помимо Конституции краеугольным камнем законодательства в области безопасности дорожного движения является Федеральный закон № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», принятый 10 декабря 1995 года. В этом законе определены основные задачи защиты жизни, здоровья и имущества граждан, обеспечения их прав и законных интересов, а также защиты

интересов общества и государства путем предотвращения дорожно-транспортных происшествий и смягчения их последствий [53].

Статья 4 этого федерального закона уточняет структуру законодательства о безопасности дорожного движения в России. Он состоит из самого Федерального закона, других федеральных законов, принятых в соответствии с ним, различных нормативных правовых актов Российской Федерации, а также законов и иных нормативных правовых актов ее субъектов и муниципальных правовых актов.

Инновационная правовая база играет решающую роль в продвижении инициатив в области безопасности дорожного движения. Федеральный закон от 31 июля 2020 года № 258-ФЗ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации» вводит понятие экспериментальных правовых режимов, «предоставляющих возможность создания специализированной нормативной базы для безопасности дорожного движения. Эти экспериментальные режимы направлены на содействие цифровым инновациям путем отклонения от существующих положений федерального законодательства, тем самым продвигая новые подходы к повышению безопасности дорожного движения» [59].

Система регулирования безопасности дорожного движения в России обширна и многомерна, охватывая как федеральное, так и региональное законодательство. Ее ядром является Федеральный закон о безопасности дорожного движения, который обеспечивает единую основу для защиты граждан и поддержания общественного порядка на дорогах. В этом законодательстве изложены основополагающие принципы, включая обязанности участников дорожного движения, обязательства государственных органов, а также стандарты безопасности инфраструктуры и транспортных средств. В дополнение к федеральным положениям региональные правила дополняют и улучшают общую структуру, обращаясь к конкретным местным условиям.

Интересным будет отметить, что, как это отмечено в статье 5 ФЗ «О безопасности дорожного движения», обеспечение безопасности дорожного движения осуществляется посредством:

- «установления полномочий и ответственности Правительства Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления;
- координации деятельности федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественных объединений, юридических и физических лиц в целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий и снижения тяжести их последствий;
- регулирования деятельности на автомобильном, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве;
- разработки и утверждения в установленном порядке законодательных, иных нормативных правовых актов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения: технических регламентов, правил, документов по стандартизации, принимаемых в соответствии с законодательством Российской Федерации о стандартизации, технических норм и других нормативных документов;
- осуществления деятельности по организации дорожного движения;
- материального и финансового обеспечения мероприятий по безопасности дорожного движения;
- организации подготовки водителей транспортных средств и обучения граждан правилам и требованиям безопасности движения;
- проведения комплекса мероприятий по медицинскому обеспечению безопасности дорожного движения;

- осуществления обязательной сертификации или декларирования соответствия транспортных средств, а также составных частей конструкций, предметов дополнительного оборудования, запасных частей и принадлежностей транспортных средств;
- лицензирования отдельных видов деятельности, осуществляемых на автомобильном транспорте, в соответствии с законодательством Российской Федерации;
- проведения социально ориентированной политики в области страхования на транспорте;
- осуществления контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения» [53].

С теоретической точки зрения административная ответственность функционирует как правовой инструмент обеспечения соблюдения установленных норм, особенно среди государственных и муниципальных служащих. Она призвана обеспечить соответствие их действий общественным ожиданиям и правовым стандартам, в конечном итоге способствуя общественному благосостоянию. В сфере безопасности дорожного движения эта ответственность играет двойную роль — как превентивная мера, так и механизм принуждения.

Профилактические меры включают такие инициативы, как кампании по повышению осведомленности общественности, внедрение технологий безопасности и установление строгих стандартов для транспортных средств и инфраструктуры. С другой стороны, обеспечение соблюдения правил подразумевает привлечение нарушителей к ответственности посредством административных санкций, таких как штрафы, приостановление действия водительских прав или другие корректирующие действия. В совокупности эти аспекты административной ответственности создают всеобъемлющую структуру для продвижения более безопасных дорог.

Значимость безопасности дорожного движения подчеркивается ее классификацией как важнейшего компонента национальной безопасности, как

указано в Федеральном законе № 390-ФЗ «О безопасности» [52]. В этом законе изложены основополагающие принципы и меры, необходимые для обеспечения безопасности в различных областях, при этом центральное место занимает регулирование дорожного движения. Признание безопасности дорожного движения как вопроса государственной важности требует надежной и подробной правовой базы для эффективного решения ее сложных задач.

Правила дорожного движения лежат в основе этой структуры, выступая не только в качестве правил дорожного движения, но и в качестве правовых норм, структурирующих взаимодействие между водителями, пешеходами и пассажирами. Эти правила возлагают четкие обязанности на всех участников дорожного движения, устанавливая правовую основу для привлечения лиц к ответственности за нарушения. Федеральный закон № 390-ФЗ подчеркивает важность соблюдения этих правил дорожного движения, подчеркивая их роль в обеспечении благополучия всех лиц на дороге.

Определение и нормативная база правил дорожного движения:

- определение дорожного движения. В основе правил дорожного движения лежит концепция «дорожного движения», охватывающая социальные отношения, возникающие в результате движения людей и товаров по дорогам;
- обязанности и административная ответственность: Правила дорожного движения определяют конкретные обязанности водителей, пассажиров и пешеходов, излагая их обязанности соблюдать протоколы и правила безопасности. Эти правила создают нормативную базу, обеспечивающую административную ответственность за нарушения, способствующую ответственности и безопасному поведению в дорожной среде.

Федеральный закон № 390-ФЗ «О безопасности» подчеркивает важнейшую роль правил дорожного движения в обеспечении национальной безопасности путем регулирования безопасности дорожного движения.

Соблюдение этих правил не только снижает риски, связанные с дорожно-транспортными происшествиями, но и способствует общей безопасности и благополучию общества.

В пункте 1.1. правил устанавливается единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации. Другие нормативные акты, касающиеся дорожного движения, должны основываться на требованиях Правил и не противоречить им.

Пункт 1.2. содержит перечень определений, которые используются в данном документе.

В соответствии с пунктами 1.3 и 1.4 рассматриваемого подзаконного акта, «участники дорожного движения обязаны знать и соблюдать относящиеся к ним требования Правил, сигналов светофоров, знаков и разметки, а также выполнять распоряжения регулировщиков, действующих в пределах, предоставленных им прав и регулирующих дорожное движение установленными сигналами; в России устанавливается правостороннее движение транспортных средств».

Важное положение содержится в пункте 1.5, в соответствии с которым «участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда». В Правилах отмечено, что участникам дорожного движения «запрещается повреждать или загрязнять покрытие дорог, снимать, загораживать, повреждать, самовольно устанавливать дорожные знаки, светофоры и другие технические средства организации движения, оставлять на дороге предметы, создающие помехи для движения. Лицо, создавшее помеху, обязано принять все возможные меры для ее устранения, а если это невозможно, то доступными средствами обеспечить информирование участников движения об опасности и сообщить в полицию».

Исключительно важным для целей настоящего исследования является указание, содержащееся в п. 1.6. Правил, в соответствии с которым «лица, нарушившие Правила, несут ответственность в соответствии с действующим законодательством».

В качестве важнейшего источника законодательства в сфере регулирования безопасности дорожного движения выступает Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, который более подробно будет рассмотрен в следующих главах нашего исследования. В сфере административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения возможно функционирование также законодательства на уровне субъектов Российской Федерации. Соответствующее законодательство Самарской области (Закон Самарской области от 1.11.2007 №115-ГД «Об административных правонарушениях на территории Самарской области» [5]) соответствующего раздела не содержит, хотя его ряд его норм могут быть отнесены к административной ответственности за нарушения в области дорожного движения, но были отнесены региональным законодателям к правонарушениям иных категорий. В качестве подобного рода норм можно назвать статью 2.1.12 «Переезд вне ледовой переправы» (отнесено к административным правонарушениям, посягающим на общественный порядок и общественную безопасность), статью 4.2 «Неисполнение обязанности по обеспечению свободных проходов к зданиям и входам в них, а также свободных въездов во дворы, обеспечению безопасности пешеходов и безопасного пешеходного движения, включая инвалидов и другие маломобильные группы населения, на период осуществления работ», статья 4.18 ч. 2.1 «Размещение транспортных средств на газоне или иной озелененной или рекреационной территории, размещение транспортных средств на которой ограничено правилами благоустройства территории муниципального образования», а также ч. 2.2. «Воспрепятствование проведению работ по ручной или механизированной уборке территории, по очистке кровель зданий от снега, наледи и (или) удалению сосулек, а также деятельности специализированной организации по сбору и вывозу (транспортировке) с помощью транспортных средств твердых коммунальных отходов из мест, предназначенных для их накопления (временного складирования) в контейнерах, мусоросборниках или на специально отведенных площадках,

выразившееся в размещении транспортных средств на внутридворовых территориях и внутриквартальных проездах», ч. 3 «Загрязнение территорий общего пользования транспортными средствами во время их эксплуатации, обслуживания или ремонта, при перевозке грузов или выезде со строительных площадок (вследствие отсутствия тента или укрытия)», ч. 4 «Выбрасывание мусора или иных предметов из транспортных средств во время их стоянки, остановки или движения на территориях общего пользования».

Административные правонарушения, связанные с безопасностью дорожного движения, могут нести существенный общественный риск, поэтому их тщательное изучение необходимо. С юридической и научной точки зрения необходимость разграничения административной и уголовной ответственности за такие нарушения имеет решающее значение для обеспечения адекватного реагирования на угрозы общественной безопасности.

Глава 27 Уголовного кодекса Российской Федерации под названием «Преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта» играет важную роль в правовой базе обеспечения безопасности дорожного движения.

При анализе административных правонарушений, связанных с безопасностью дорожного движения, важно учитывать их потенциальное влияние на общественную безопасность. Административные правонарушения, хотя они обычно менее серьезны, чем уголовные правонарушения, все равно могут привести к опасным ситуациям на дорогах. Поэтому эти правонарушения заслуживают детального изучения, чтобы гарантировать, что административные меры эффективно снижают риски и способствуют общей безопасности. Глава 27 Уголовного кодекса посвящена преступлениям против безопасности дорожного движения, подчеркивая тяжесть нарушений в этой сфере. Балансирование уголовной и административной ответственности представляет сложности, которые требуют детального подхода к правоприменению [49]. Эффективно решая эти

проблемы, власти могут поддерживать стандарты безопасности дорожного движения и защищать благополучие всех участников дорожного движения. К числу уголовных составов, близко примыкающих к соответствующим составам административных правонарушений, можно отнести следующие нормы Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях:

- нарушение требований в области транспортной безопасности (ст. 263.1 Уголовного кодекса Российской Федерации);
- нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации);
- управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость (ст. 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации);
- нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами (ст. 264.2 Уголовного кодекса Российской Федерации);
- недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 Уголовного кодекса Российской Федерации);
- приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 Уголовного кодекса Российской Федерации);
- действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств (ст. 267 Уголовного кодекса Российской Федерации);
- нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 Уголовного кодекса Российской Федерации).

Определенное место в регламентации отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения занимает также Гражданский кодекс Российской Федерации. В статье 1079 Гражданского кодекса Российской Федерации

Федерации «Ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих» транспортные средства определяются законодателем в качестве источников повышенной опасности [61].

В качестве примера иных актов можно назвать, например, Федеральный закон от 10 января 2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды» [54] (например, статья 45 «Требования в области охраны окружающей среды при производстве и эксплуатации автомобильных и иных транспортных средств») или Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [55], который, как и Гражданский кодекс Российской Федерации, направлен на возмещение вреда, причиненного жизни и имуществу потерпевших в результате дорожно-транспортных происшествий.

Несмотря на то, что судебная практика официально не является источником российского права, ее изучение также может оказать большое содействие для понимания нормативной базы, на которой базируются общественные отношения, связанные с обеспечением безопасности в сфере дорожного движения. В качестве основополагающих актов здесь следует указать Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» [26], а также Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 25 июня 2019 г. № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» [25]. Российская правовая система может похвастаться обширным набором законов, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения. Этот свод законов и постановлений тщательно регулирует каждый аспект движения

транспортных средств на дорогах, демонстрируя коллективную приверженность сохранению порядка и обеспечению благополучия участников дорожного движения.

В основе системы регулирования лежат правовые акты, устанавливающие процедуры привлечения нарушителей к административной ответственности. Эти акты составляют основу законодательных усилий, предоставляя структурированные механизмы для быстрого и эффективного устранения нарушений. Обеспечивая своевременное вмешательство, они гарантируют, что меры по обеспечению безопасности дорожного движения остаются реализуемыми и адаптируемыми к возникающим вызовам.

Одной из ключевых функций этих правовых положений является усиление соблюдения правил дорожного движения среди участников дорожного движения, а также борьба с нарушениями таким образом, чтобы поддерживать справедливость и ответственность.

Правовая база, регулирующая движение транспортных средств в России, является примером всеобъемлющего и многостороннего подхода к безопасности дорожного движения. Внедряя механизмы административной ответственности, законодатели стремятся оперативно устранять нарушения, поддерживая высокие стандарты безопасности. Эти меры не ограничиваются карательными мерами, но также включают в себя превентивные стратегии, такие как образовательные кампании, улучшение дорожной инфраструктуры и улучшенные протоколы проверки транспортных средств.

Этот комплексный подход отражает более широкую цель: создать среду, в которой участники дорожного движения чувствуют себя защищенными и ответственными, обеспечивая при этом минимизацию нарушений посредством как сдерживания, так и ответственности.

Глава 2 Административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения

2.1 Административная ответственность за правонарушения, нарушающие правила дорожного движения

Глубокое понимание законодательной базы, регулирующей административные правонарушения, необходимо для обеспечения как безопасности дорожного движения, так и сохранения общественного порядка. В правовых системах, особенно в России, эта база подробно изложена в главе 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, в которой изложены 43 отдельных правонарушения, связанных с дорожным движением. Эти правила играют важнейшую роль в государственном управлении, обеспечивая безопасное и структурированное использование дорог.

Учитывая широкий спектр правонарушений в этой главе, становится необходимым системный подход к их классификации. Целью классификации является организация правонарушений на основе того, кто может их совершить, и потенциальных последствий, которые могут возникнуть в результате несоблюдения. Основное внимание уделяется правонарушениям, связанным с нарушением правил дорожного движения, связанных с движением транспортных средств по дорогам общего пользования. Называемые «административными правонарушениями, нарушающими правила дорожного движения», эти правонарушения охватывают широкий спектр действий и поведения, которые существенно влияют как на безопасность дорожного движения, так и на общественный порядок. Правильно классифицируя и рассматривая эти правонарушения, правовая система вносит вклад в общую безопасность и эффективность использования дорог.

К административным правонарушениям, нарушающим правила дорожного движения, относятся:

- управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке (статья 12.1 КоАП РФ);
- управление транспортным средством с нарушением правил установки на нем государственных регистрационных знаков (статья 12.2 КоАП РФ);
- управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов, предусмотренных Правилами дорожного движения (статья 12.3 КоАП РФ);
- управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена, или транспортным средством, на котором незаконно установлен опознавательный знак «Инвалид» (статья 12.5 КоАП РФ);
- управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством (статья 12.7 КоАП РФ);
- управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения (статья 12.8 КоАП РФ);
- превышение установленной скорости движения (статья 12.9 КоАП РФ);
- нарушение правил движения через железнодорожные пути (статья 12.10 КоАП РФ);
- нарушение правил движения по автомагистрали (статья 12.11 КоАП РФ);
- проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика (статья 12.12 КоАП РФ);
- нарушение правил проезда перекрестков (статья 12.13 КоАП РФ);
- нарушение правил маневрирования (статья 12.14 КоАП РФ);

- нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона (статья 12.15 КоАП РФ);
- несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги (статья 12.16 КоАП РФ);
- непредоставление преимущества в движении маршрутному транспортному средству или транспортному средству с включенными специальными световыми и звуковыми сигналами (статья 12.17 КоАП РФ);
- непредоставление преимущества в движении пешеходам или иным участникам дорожного движения (статья 12.18 КоАП РФ);
- нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств (статья 12.19 КоАП РФ);
- нарушение правил пользования внешними световыми приборами, звуковыми сигналами, аварийной сигнализацией или знаком аварийной остановки (статья 12.20 КоАП РФ);
- нарушение правил перевозки грузов, правил буксировки (статья 12.21 КоАП РФ);
- нарушение правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства (статья 12.21.1 КоАП РФ);
- нарушение правил учебной езды (статья 12.22 КоАП РФ);
- невыполнение требования о предоставлении транспортного средства или об остановке транспортного средства (статья 12.25. КоАП РФ);
- нарушение правил, установленных для движения транспортных средств в жилых зонах (статья 12.28 КоАП РФ);
- нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным лицом, участвующим в процессе дорожного движения (статья 12.29 КоАП РФ).

В контексте административного права необходимо анализировать конкретные правонарушения для лучшего понимания их последствий для общественной безопасности. Одним из направлений, представляющих особый интерес, является регулирование эксплуатации транспортных средств, как это изложено в статье 12.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

Федеральный закон № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», принятый 10 декабря 1995 года, устанавливает правовые основы регистрации транспортных средств и обязательного технического осмотра в России. Закон направлен на обеспечение того, чтобы все транспортные средства, эксплуатируемые на дорогах общего пользования, соответствовали установленным требованиям безопасности. Соблюдение этих правил не только выполняет правовые обязательства, но и играет важную роль в поддержании общественной безопасности путем предотвращения эксплуатации потенциально опасных транспортных средств.

Статья 12.1 Кодекса об административных правонарушениях рассматривает нарушения, связанные с этими требованиями. Данное правонарушение заключается в управлении транспортным средством без соответствующей регистрации или непрохождении обязательного технического осмотра. Такие действия не только противоречат установленным правовым нормам, но и создают существенные риски для безопасности дорожного движения. Транспортные средства, не прошедшие обязательный техосмотр, могут иметь технические неисправности, что повышает вероятность возникновения аварий и подвергает опасности других участников дорожного движения.

Государственные технические осмотры проводятся по месту регистрации транспортного средства и служат критически важным контрольным пунктом для проверки его механического состояния и соответствия стандартам безопасности. Этот процесс необходим для выявления потенциальных проблем, которые могут поставить под угрозу

безопасность дорожного движения. Транспортные средства, которые не проходят эти осмотры, могут иметь необнаруженные дефекты, что повышает опасность на дороге и увеличивает риск аварий.

Соблюдение требований регистрации и технического осмотра является краеугольным камнем политики безопасности дорожного движения. Обеспечивая соответствие транспортных средств техническим и эксплуатационным стандартам, эти меры помогают предотвратить аварии, вызванные механическими неисправностями или ненадлежащим обслуживанием. Несоблюдение требований не только является нарушением административного права, но и подрывает коллективные усилия по созданию более безопасной дорожной среды.

В конечном итоге, соблюдение этих правил усиливает принцип, что безопасность дорожного движения является общей ответственностью. Владельцы транспортных средств должны выполнять свои обязательства по поддержанию своих транспортных средств в надлежащем рабочем состоянии, в то время как государство обеспечивает строгое соблюдение этих правил. В совокупности эти усилия способствуют снижению рисков, связанных с дорожным движением, и защите жизни всех участников дорожного движения.

Субъектами административного правонарушения являются «водители транспортных средств, руководители и должностные лица, ответственные за эксплуатацию транспортных средств» [29, с. 241].

Для изучения по данной категории административных правонарушений мы рассмотрим соответствующую судебную практику, зафиксированную в Автозаводском районном суде Тольятти.

Согласно части 1 статьи 12.14 КоАП РФ административная ответственность предусмотрена за несоблюдение Правил дорожного движения, требующих подачи сигналов перед началом движения, перестроением, поворотом, разворотом или остановкой.

Случай данного правонарушения произошел, когда Лаптев Е.Н. нарушил пункт 8.1 ПДД, не подав сигнал при повороте направо.

В соответствии со статьей 23.3 части 2 пункта 6 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях сотрудники государственной инспекции по безопасности дорожного движения с установленными полномочиями имеют право вести дела об административных правонарушениях от имени органов полиции.

Согласно части 1 статьи 28.6 КоАП РФ, если уполномоченное должностное лицо непосредственно является свидетелем совершения административного правонарушения и принимает решение о назначении административного взыскания в виде предупреждения или штрафа на месте. Вместо этого выдается постановление в соответствии с процедурой, изложенной в статье 29.10 Кодекса. Копия настоящего решения предоставляется заинтересованному лицу по запросу, а также пострадавшей стороне.

При этом согласно пункту 6 части 4 статьи 28.1 КоАП РФ дело об административном правонарушении считается возбужденным с момента вынесения постановления по делу.

Часть 2 статьи 28.6 КоАП РФ предусматривает, что в случае оспаривания обвиняемым факта совершения административного правонарушения или оспаривания назначенного наказания составляется протокол с описанием совершенного правонарушения.

Аналогичный порядок составления протокола и вынесения постановления уполномоченным должностным лицом предусмотрен п.157 Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения [35].

При обнаружении правонарушения, предусмотренного ч.1 ст.12.14 КоАП РФ, инспектором ДПС непосредственно на месте совершения водителем административного правонарушения в соответствии с

положениями ч.1 ст.28.6 КоАП РФ должно было быть вынесено постановление по делу об административном правонарушении в порядке, предусмотренном статьей 29.10 КоАП РФ и назначено административное наказание в виде административного штрафа.

Поскольку Лаптев Е.Н. оспаривал назначенное ему административное наказание, должностное лицо в соответствии с положениями ч. 2 ст. 28.6 КоАП РФ должно было составить протокол об административном правонарушении, который должен был быть приобщен к вынесенному постановлению.

Вместе с тем доказательства вынесения постановления в соответствии с порядком, установленным ч.ч. 1 и 2 ст. 28.6 КоАП РФ, должностным лицом административного органа не представлены.

При таких обстоятельствах вынесение постановления о привлечении Лаптева Е.Н. к административной ответственности в виде административного штрафа в сумме 500 рублей за совершение административного правонарушения, предусмотренного ч.1 ст.12.14 КоАП РФ, произведено с существенным нарушением процессуальных требований, предусмотренных КоАП РФ, и это не позволило всесторонне, полно и объективно рассмотреть дело, учитывая отсутствие в материале иных сведений, относящихся к установлению совершения нарушения ПДД РФ водителем и его письменных объяснений. Протокол, какие-либо письменные объяснения свидетелей, видеозапись, произведенная сотрудниками ГИБДД, позволяющие устранить имеющиеся сомнения в совершении правонарушения, на момент рассмотрения жалобы заявителя, отсутствуют.

В связи с изложенным у суда имеются основания для вынесения по результатам рассмотрения жалобы на постановление по делу об административном правонарушении решения об отмене постановления и о возвращении дела на новое рассмотрение должностному лицу, правомочному рассмотреть дело, в соответствии с п. 4 ч. 1 ст. 30.7 КоАП РФ.

Согласно ст.4.5 КоАП РФ срок давности привлечения к административной ответственности за нарушение, предусмотренное ч.1 ст.12.14 КоАП РФ, составляет два месяца. Согласно постановлению, инспектором правонарушение обнаружено ДД.ММ.ГГГГ, в связи с этим срок давности привлечения к административной ответственности на момент рассмотрения жалобы не истек. Соответственно, оснований для прекращения производства по делу не имеется [39].

Правовое регулирование административных правонарушений играет решающую роль в поддержании общественного порядка и безопасности, особенно в сфере дорожного движения. Понимание нюансов этих правонарушений требует тщательного изучения законодательной базы, которая их регулирует.

Одним из таких положений является статья 12.20 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, которая посвящена правонарушениям, связанным с неправильным использованием приборов наружного освещения, звуковых сигналов, сигнализации и знаков аварийной остановки. Эти правонарушения, несмотря на кажущуюся незначительность, оказывают существенное влияние на безопасность дорожного движения, поскольку могут привести к путанице и аварийным ситуациям в различных дорожных ситуациях.

В этой статье подчеркивается растущая важность регулирования этих конкретных действий и отражается растущее число судебных прецедентов, связанных с такими нарушениями. Частое возникновение этих правонарушений подчеркивает необходимость правовой ясности и правоприменения, а также накопления судебных дел, которые помогают совершенствовать толкование и применение закона. Сосредоточившись на этих подробных аспектах безопасности дорожного движения, статья 12.20 служит неотъемлемой частью более широких правовых усилий по поощрению ответственного вождения и обеспечению надлежащего использования функций безопасности транспортных средств.

2.2 Административная ответственность за правонарушения, посягающие на общий порядок организации дорожного движения

В сфере безопасности дорожного движения причины аварий не всегда однозначны. Хотя водители могут нести ответственность за свои действия на дороге, ответственность также может распространяться и на тех, кто контролирует управление дорожным движением несмотря на то, что они не участвуют непосредственно в вождении.

Например, как пишет Ф. К. Батенов, «до 90% причин аварий, в особенности в малых городах, вызваны неисправность тормозной системы автомобиля. Большую актуальность представляет налаживание должной работы агрегаторов такси, далеко не все транспортные средства даже крупнейших агрегаторов в данном случае имеют лицензии, зачастую отсутствует режим контроля труда и отдыха водителей, контроль за состоянием их здоровья перед выходом на работу. Отработав смену в одной организации такси, водитель сразу же отправляется на работу в другую организацию. А, например, коммунальные службы часто выпускают на линию транспортные средства, техническое состояние которых не соответствует установленным техническим требованиям» [1].

Интеграция административной ответственности должностных лиц, участвующих в управлении дорожным движением, имеет решающее значение для создания более безопасной дорожной среды. Он способствует соблюдению нормативных стандартов, совершенствует организационную практику и снижает риски, связанные с административной халатностью. Привлекая должностных лиц к ответственности, правовая база направлена на поддержание общественной безопасности и оптимизацию эффективности стратегий управления дорожным движением

- нарушение правил установки на транспортном средстве устройств для подачи специальных световых или звуковых сигналов либо

незаконное нанесение специальных цветографических схем автомобилей оперативных служб, цветографической схемы легкового такси или незаконная установка опознавательного фонаря легкового такси или опознавательного знака «Инвалид» (статья 12.4 КоАП РФ);

- нарушение правил применения ремней безопасности или мотошлемов (статья 12.6 КоАП РФ);
- нарушение правил перевозки опасных грузов (статья 12.21.2 КоАП РФ);
- несоблюдение требований законодательства Российской Федерации о внесении платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн (статья 12.21.3 КоАП РФ);
- неисполнение обязанности по внесению платы за проезд транспортного средства по платным автомобильным дорогам, платным участкам автомобильных дорог (статья 12.21.4 КоАП РФ);
- невыполнение обязанностей в связи с дорожно-транспортным происшествием (статья 12.27 КоАП РФ);
- нарушение правил перевозки людей (статья 12.23 КоАП РФ);
- невыполнение водителем транспортного средства требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (статья 12.26 КоАП РФ);
- выпуск на линию транспортного средства, не зарегистрированного в установленном порядке, не прошедшего технического осмотра, с заведомо подложными государственными регистрационными знаками, имеющего неисправности, с которыми запрещена эксплуатация, с установленными без соответствующего разрешения устройствами для подачи специальных световых или звуковых сигналов либо с незаконно нанесенными специальными

цветографическими схемами автомобилей оперативных служб (статья 12.31 КоАП РФ);

- нарушение требований обеспечения безопасности перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (статья 12.31.1 КоАП РФ);
- допуск к управлению транспортным средством водителя, находящегося в состоянии опьянения либо не имеющего права управления транспортным средством (статья 12.32 КоАП РФ);
- допуск к управлению транспортным средством водителя, не имеющего российского национального водительского удостоверения (статья 12.32.1 КоАП РФ);
- несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений (статья 12.34 КоАП РФ);
- незаконное ограничение прав на управление транспортным средством и его эксплуатацию (статья 12.35 КоАП РФ);
- нарушение правил пользования телефоном водителем транспортного средства (статья 12.36.1 КоАП РФ);
- несоблюдение требований об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств (статья 12.37 КоАП РФ).

Обеспечение безопасности дорожного движения является одним из главных приоритетов, особенно в части регулирования эксплуатации и состояния транспортных средств. Статья 12.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях содержит подробную правовую базу, охватывающую различные аспекты безопасности дорожного движения, включая технические и эксплуатационные стандарты, которым должны соответствовать транспортные средства для законной эксплуатации

на дорогах общего пользования. Это законодательство направлено на предотвращение использования транспортных средств, которые не соответствуют установленным стандартам безопасности, помогая снизить риски, связанные с неисправными или неправильно модифицированными транспортными средствами. Ключевые элементы включают требования к регистрации транспортных средств, технические осмотры и запрет на поддельные номерные знаки. Эти меры гарантируют, что транспортные средства будут должным образом идентифицированы и регулярно оценены на предмет безопасности. Закон запрещает использование транспортных средств с эксплуатационными неисправностями или несанкционированными модификациями, такими как несанкционированное специальное оборудование, которое может помешать сигнализации или цветовому оформлению транспортного средства. Обеспечивая соблюдение этих стандартов, власти работают над поддержанием безопасности дорожного движения, гарантируя, что все транспортные средства на дорогах общего пользования соответствуют необходимым правовым и техническим требованиям для защиты всех участников дорожного движения.

Более того, закон предписывает, чтобы должностные лица по инспекции транспортных средств строго придерживались этих стандартов, гарантируя, что транспортные средства с эксплуатационными дефектами, несанкционированными модификациями или ненадлежащей документацией не будут допущены к использованию на дорогах общего пользования. Это строгое исполнение призвано повысить общую безопасность дорожного движения и гарантировать, что все транспортные средства соответствуют необходимым правилам дорожного движения. Поддерживая высокие стандарты эксплуатации и инспекции транспортных средств, правовая база поддерживает более широкую цель снижения рисков и аварий, связанных с дорожным движением.

Определение применения статьи 12.31 требует конкретной оценки нарушения нормативных требований, совершенного причастным

должностным лицом. Правовая оценка зависит от того, было ли преступление совершено умышленно или по неосторожности. Ответственность в соответствии с настоящим положением несут должностные лица, на которых возложен контроль за техническим состоянием и работоспособностью транспортных средств.

Хотя правила не дают точного определения «выпуска транспортных средств», обычно оно относится к предоставлению разрешения транспортным средствам на выезд из таких объектов, как гаражи или парковки, что обычно санкционируется органами контроля транспортных средств.

Статья 12.31 Кодекса об административных правонарушениях играет важнейшую роль в обеспечении безопасности дорожного движения и норм эксплуатации транспортных средств в России. Запрещая выпуск транспортных средств в небезопасных условиях и устанавливая ответственность должностных лиц, контролирующих соблюдение правил дорожного движения, законодательство способствует повышению безопасности дорожной среды и усиливает нормативный надзор. Понимание этих положений имеет решающее значение для обеспечения соблюдения правовых стандартов и продвижения практики ответственного управления транспортными средствами по всей стране.

Процедуры реконфигурации транспортных средств регламентируются нормами, предусмотренными Правилами модификации эксплуатационных колесных транспортных средств и последующей проверки соответствия техническим регламентам Таможенного союза по безопасности транспортных средств.

Переоборудование транспортных средств регламентируется Правилами внесения изменения в конструкцию находящихся в эксплуатации колесных транспортных средств и осуществления последующей проверки выполнения требований технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» [27].

Выдача разрешений на внесение изменений в конструкцию находящихся в эксплуатации колесных транспортных средств осуществляется подразделениями Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России в соответствии с Административным регламентом [34]. Согласно п. 12 Основных положений должностным и иным лицам, ответственным за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, запрещается выпускать на линию транспортные средства, имеющие неисправности, с которыми запрещается их эксплуатация, или переоборудованные без соответствующего разрешения.

В соответствии со ст. 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» к юридическим лицам, деятельность которых связана с эксплуатацией транспортных средств, предъявляются определенные требования по обеспечению безопасности дорожного движения

В сфере безопасности дорожного движения и регулирования транспортных средств соблюдение установленных стандартов имеет важное значение для минимизации аварий и обеспечения соблюдения законодательства. Поддержание постоянного уровня безопасности транспортных средств имеет решающее значение, поскольку даже незначительные дефекты могут представлять существенные риски на дороге. В Инструкции по допуску транспортных средств и обязанностям должностных лиц по безопасности дорожного движения изложены конкретные указания по дефектам транспортных средств, которые строго запрещены. Транспортные средства с дефектами, которые могут поставить под угрозу безопасность или не соответствовать стандартам производительности, запрещены к эксплуатации. Кроме того, модификации транспортных средств регулируются для обеспечения соответствия стандартам безопасности транспортных средств Таможенного союза. Этот процесс включает проверки после любых модификаций, гарантирующие, что все транспортные средства на дорогах общего пользования соответствуют установленным критериям безопасности.

Благодаря этим процедурам безопасность дорожного движения повышается за счет предотвращения выезда транспортных средств с потенциально опасными дефектами на дороги общего пользования.

Однако в правовой базе имеется заметный пробел. Часть 2 статьи 12.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях не устанавливает административную ответственность юридических лиц за неисполнение или ненадлежащее исполнение соответствующих обязанностей по обеспечению безопасности транспортных средств [44].

Пример административного правонарушения в этой сфере недавно рассматривался Автозаводским районным судом г. Тольятти, что демонстрирует, как юридические лица могут уклоняться от ответственности, несмотря на явные нарушения безопасности. Это подчеркивает необходимость реформ для обеспечения всеобъемлющей ответственности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Шишов И.И., управляя автомобилем «LADA 111960» с признаками алкогольного опьянения (поведение не соответствует обстановке), отказался от выполнения законного требования сотрудника полиции о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

Шишову И.И. назначено наказание в виде штрафа в размере 30 000 рублей с лишением права управления транспортными средствами на срок 1 год 6 месяцев.

Не согласившись с постановлением мирового судьи, Шишов И.И. обратился с жалобой, согласно которой просит отменить данное постановление, вернуть дело на новое рассмотрение, при пересмотре постановления решить вопрос о переквалификации его действий на другую статью, предусматривающую состав правонарушения, имеющий единый родовой объект посягательства, мотивируя следующими доводами: ранее постановлением мирового судьи он был признан виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.8 УК РФ и ему было назначено наказание в виде лишения права управления

транспортным средством на срок 1 год 6 месяцев. Срок лишения начал исчисляться с момента подачи им заявления об утере водительского удостоверения. По истечении срока лишения права управления транспортными средствами, проверку знаний ПДД он не прошел, экзамен не сдал, документ, подтверждающий право управления транспортными средствами обратно, он не получал, следовательно, право управления транспортными средствами не возобновилось. Кроме того, в отношении него был составлен протокол по ч. 1 ст. 12.7 КоАП РФ. Таким образом, он был подвергнут административному наказанию и как водитель, не имеющий право управления транспортным средством, и как водитель, имеющий такое право. Считает, что привлечение его судом по ч.1 ст.12.26 КоАП РФ является незаконным и необоснованным, постановление в части сдачи водительского удостоверения является для него неисполнимым, что ставит его в достаточно затруднительное положение. Постановление Пленума Верховного Суда РФ разъясняет, что в случае, когда лицо не имеет права управления транспортными средствами, не выполнило законное требование уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, его действия следует квалифицировать по ч.2 ст.12.26 КоАП РФ. Дополнительная квалификация действий лица по ч. 1 ст. 12.7 КоАП РФ в указанном случае не требуется. Следовательно, и привлечение его к ответственности по ст.12.7 КоАП РФ также являлось незаконным.

В рамках правил безопасности дорожного движения судебное решение предписывает лицам, управляющим транспортными средствами, подозреваемым в состоянии алкогольного опьянения, пройти проверку по части 6 статьи 27.12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

Процесс лишения права управления транспортным средством конкретного типа, проведения освидетельствования на алкоголь, направления лиц на медицинскую освидетельствование на состояние опьянения

контролируют уполномоченные должностные лица, наделенные функциями государственного надзора и контроля за безопасностью дорожного движения и эксплуатацией транспортных средств. Эти процедуры должны проводиться в присутствии двух свидетелей или документироваться посредством видеозаписи для обеспечения прозрачности и точности.

В соответствии с ч. 1 ст. 27.13 КоАП РФ, в целях пресечения нарушений правил эксплуатации, использования транспортного средства и управления транспортным средством соответствующего вида, предусмотренных, в том числе, статьей 12.26 КоАП РФ, применяются задержание транспортного средства, то есть исключение транспортного средства из процесса перевозки людей и грузов путем перемещения его при помощи другого транспортного средства и помещения в ближайшее специально отведенное охраняемое место (на специализированную стоянку), и хранение на специализированной стоянке до устранения причины задержания.

Исходя из положений статьи 3.8 КоАП РФ, назначение административного наказания в виде лишения права управления транспортными средствами возможно лицам, которые имеют такое право либо лишены его в установленном законом порядке.

Как следует из п. 8 Постановление Пленума Верховного Суда РФ «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 КоАП РФ», управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством (за исключением учебной езды), квалифицируется по части 1 статьи 12.7 КоАП РФ, а лишенным такого права, - по части 2 данной статьи.

Лицом, не имеющим права управления транспортными средствами, является лицо, которое на момент совершения административного правонарушения не получало такое право в установленном законом порядке, лицо, срок действия соответствующего удостоверения которого истек, а также лицо, действие права управления транспортными средствами которого

прекращено судом в связи с наличием медицинских противопоказаний или медицинских ограничений Федерального закона № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»). К таким лицам административное наказание в виде лишения права управления транспортными средствами не применяется.

Действия водителя, образующие объективную сторону состава административного правонарушения, предусмотренного частью 1 статьи 12.7 КоАП РФ, необходимо отграничивать от управления транспортным средством водителем, не имеющим соответствующего действующего удостоверения при себе, административная ответственность за которое установлена частью 2 статьи 12.3 КоАП РФ.

Как следует из п. 9 Постановления Пленума Верховного Суда РФ «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 КоАП РФ», по истечении срока назначенного административного наказания в виде лишения права управления транспортными средствами или наказания в виде лишения права заниматься деятельностью по управлению транспортными средствами лицо не является лишенным права управления транспортными средствами. Вместе с тем следует учитывать, что ч. 4.1 ст. 32.6 КоАП РФ установлены условия, выполнение которых необходимо для возврата ранее сданного удостоверения по истечении срока указанного административного наказания: проверка знаний ПДД РФ, уплата административных штрафов за административные правонарушения в области дорожного движения, а также прохождение медицинского освидетельствования на наличие медицинских противопоказаний к управлению транспортным средством в случае совершения административных правонарушений, предусмотренных частью 1 статьи 12.8, частью 1 статьи 12.26 и частью 3 статьи 12.27 КоАП РФ.

В контексте правил дорожного движения объективным элементом административного правонарушения является управление транспортным средством лицом, получившим административное наказание в виде запрета на

управление транспортным средством и не выполнившим предусмотренные условия после истечения срока запрета.

Данное правонарушение предусмотрено частью 1 статьи 12.7 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. При этом соблюдение этих условий является обязательным даже в том случае, если лицо, подвергнутое административному наказанию в виде запрета на управление транспортным средством, утверждает, что потеряло выданное ему удостоверение или если срок действия соответствующего удостоверения истек в период запрета на управление транспортным средством.

Шишов И.И. привлечен к административной ответственности по ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ и подвергнут административному наказанию в виде лишения права управления транспортными средствами на 1 год 6 месяцев со штрафом в размере 30.000 рублей, за то, что он управлял транспортным средством «LADA 111960» в состоянии опьянения.

Из имеющегося в материалах дела следует, что водительское удостоверение Шишовым И.И. было утеряно, штраф оплачен.

В контексте административного законодательства о водительских правах, когда водитель подвергается приостановлению действия водительских прав, существует определенная процедура восстановления его прав по завершении периода приостановления. Однако в законодательстве не существует положения, которое автоматически лишало бы водительского удостоверения законной силы только потому, что оно не было получено в Госавтоинспекции после истечения срока приостановления.

Таким образом, «на момент совершения административного правонарушения Шишов И.И. юридически не считался лицом, лишенным водительских прав. Наказание, назначенное Шишову И.И., было определено исходя из характера правонарушения и индивидуальных особенностей преступника, в соответствии с установленными законом пределами. Судья не нашел оснований для отмены решения» [40].

В сфере административного права комплексное изучение существующих норм и прецедентов, установленных вышестоящими судами, имеет решающее значение для установления справедливых и юридически обоснованных условий, особенно в случаях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Этот анализ показывает заметную распространенность применения преступлений, подробно описанных в Главе 12, превосходящую частоту применения других положений административного права.

Широкое применение этих положений подчеркивает их значительное влияние на судебное разбирательство. Однако частота, с которой решения нижестоящих судов отменяются вышестоящими органами, подчеркивает проблемы, с которыми сталкиваются даже опытные специалисты, такие как судьи, при эффективном толковании и применении этих административных правил.

Для решения этих вопросов и обеспечения последовательности юридических толкований высшим судам Российской Федерации целесообразно разработать и распространить комплексные руководящие принципы. Такие руководящие принципы помогут смягчить несоответствия и улучшить применение положений административного права на всех уровнях судебной практики.

2.3 Административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения, влекущие причинение ущерба

В административном праве правонарушения часто классифицируются на основе причиняемого ими вреда или правовых положений, которые они нарушают. В то время как уголовное право имеет тенденцию подчеркивать фактический вред, административные правонарушения часто подразумевают нарушение правовых норм без необходимости доказывания прямого ущерба. Это различие подчеркивает превентивный характер административного

регулирования, целью которого является поддержание общественного порядка и соблюдение законов, даже при отсутствии материального вреда. Анализируя законодательную базу, в частности Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, мы можем получить представление о том, как это правовое различие действует на практике.

Действующий Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в значительной степени делает акцент на формальных нарушениях, когда правонарушение происходит просто путем нарушения конкретной правовой нормы, даже если не причинен прямой вред. Такой законодательный подход отражает терминологию и концепции, обычно встречающиеся в уголовном праве, фокусируясь на предотвращении потенциальных рисков, а не на последствиях действий.

Правонарушения, включающие материальный элемент, когда необходимо доказать вред имуществу или здоровью, встречаются в административном праве гораздо реже. Фактически, только небольшое количество правонарушений в главе 12 Кодекса, которая касается нарушений правил дорожного движения, включают такое требование.

Редкость правонарушений с материальными последствиями подчеркивает более широкую превентивную функцию административного права. Обеспечивая соблюдение правил, которые не обязательно зависят от фактического вреда, правовая система стремится предотвращать опасные ситуации и поддерживать общественный порядок. Однако в случаях, когда вред действительно имеет место, закон обеспечивает принятие соответствующих мер для устранения последствий. Этот двойной подход — фокусирование как на формальных, так и на материальных элементах — позволяет создать более всеобъемлющую правовую базу, которая поддерживает общественную безопасность и подотчетность. Важно подчеркнуть, что эти преступления не влекут за собой уголовные санкции против правонарушителя согласно соответствующим положениям:

- нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего (статья 12.24 КоАП РФ);
- нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным участником дорожного движения, повлекшее создание помех в движении транспортных средств либо причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего (статья 12.30 КоАП РФ);
- повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений (статья 12.33 КоАП РФ).

Статья 12.24 Кодекса об административных правонарушениях конкретно рассматривает случаи, когда нарушение правил дорожного движения повлекло причинение легкого вреда здоровью гражданина, что поставило под угрозу безопасность дорожного движения. Легкий вред определяется законом как временное ухудшение здоровья или незначительная стойкая утрата трудоспособности на срок от шести до двадцати одного дня. В более тяжелых случаях, когда вред существенен и может иметь последствия, влияющие на жизнь, такие дела переключаются по статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации, что отражает повышенную тяжесть правонарушения.

Важнейшим элементом при определении ответственности по этим статьям является умысел или халатность водителя. Субъективная составляющая правонарушения играет решающую роль при оценке того, произошло ли нарушение из-за преднамеренного неправомерного поведения или халатного несоблюдения правил дорожного движения. Это различие имеет важное значение, поскольку степень умысла или халатности влияет на уровень виновности и, следовательно, на правовые последствия для правонарушителя. Расследование сосредоточено на водителе, который является центральной фигурой при определении ответственности за нарушение.

Дополнительные положения, касающиеся железных дорог, изложены в статье 11.1 Кодекса, которая регламентирует действия, которые конкретно влияют на безопасность на железной дороге. Хотя эти нарушения носят административный характер, они могут перерасти в уголовные преступления, если они повлекли за собой тяжкий вред здоровью или значительный ущерб, как описано в части 1 статьи 267 УК РФ. В таких случаях ответственность может быть возложена не только на физических, но и на должностных и юридических лиц, что расширяет сферу ответственности.

Субъектами административного правонарушения, предусмотренного ст. 12.34 КоАП РФ, законодатель определяет должностных и юридических лиц, ответственных за состояние дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений. Пунктом 13 «Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения» ПДД РФ установлено, что «лица ответственные за состояние дорог, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений, обязаны: содержать дороги, железнодорожные переезды и другие дорожные сооружения в безопасном для движения состоянии в соответствии с требованиями стандартов, норм и правил; информировать участников дорожного движения о вводимых ограничениях и об изменениях в организации дорожного движения с помощью соответствующих технических средств, информационных щитов и средств массовой информации; принимать меры к своевременному устранению помех для движения, запрещению или ограничению движения на отдельных участках дорог, когда пользование ими угрожает безопасности движения». Таким образом, субъекты административного правонарушения по ст.12.34 КоАП РФ, казалось бы, определены, однако в пункте 14 «Основных положений» ПДД РФ также говорится о субъектах дорожной деятельности, «должностных и иных лицах, ответственных за производство работ на дорогах, которые обязаны обеспечивать безопасность движения в местах проведения таких работ. В частности, эти места, а также неработающие

дорожные машины, строительные материалы, конструкции и тому подобное, которые не могут быть убраны за пределы дороги, должны быть обозначены соответствующими дорожными знаками, направляющими и ограждающими устройствами, а в тёмное время суток и в условиях недостаточной видимости – дополнительно красными или жёлтыми сигнальными огнями».

Сфера ответственности распространяется на лиц, участвующих в дорожных работах. Согласно «Основным положениям» Правил дорожного движения Российской Федерации, лица, выполняющие такие работы, как подъем дорожного покрытия или рытье коммуникаций, также могут быть привлечены к ответственности, если их действия нарушают правила безопасности. Это в равной степени относится к независимым работникам, таким как жители, выполняющие ремонтные работы, и к организациям, привлекаемым по контракту для обслуживания инфраструктуры. Независимо от их роли, эти лица подлежат административной ответственности за любые нарушения, которые ставят под угрозу безопасность дорожного движения или нарушают условия движения. Например, рабочий, занятый рытьем траншеи под коммуникации без принятия мер предосторожности и установки дорожных знаков, создает опасную ситуацию для участников дорожного движения. Такие действия являются прямым нарушением правил дорожного движения, в частности пункта 14 «Основных положений» Правил дорожного движения Российской Федерации. В таких случаях нарушителю — физическому или юридическому лицу — наносится повышенный уровень ответственности в целях пресечения халатности и обеспечения соблюдения норм безопасности. Такое лицо будет привлечено по одной, единственной статье, это статья 12.33 КоАП РФ («Повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений») и пункт 1.5 Правил дорожного движения, где сказано: «Участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда. Запрещается повреждать или загрязнять покрытие дорог, снимать, загораживать, повреждать, самовольно устанавливать дорожные знаки,

светофоры и другие технические средства организации движения, оставлять на дороге предметы, создающие помехи для движения. Лицо, создавшее помеху, обязано принять все возможные меры для её устранения, а если это невозможно, то доступными средствами обеспечить информирование участников движения об опасности и сообщить в полицию» [48].

Изучение административных правонарушений, связанных с дорожным движением, охватывает широкий спектр нарушений, каждое из которых сопровождается определенными последствиями, изложенными в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях. В связи с многообразием правонарушений часто возникают трудности с правильным определением соответствующей юридической квалификации для определенных нарушений, что приводит к потенциальному дублированию в правоприменении. Этот вопрос подчеркивает важность тщательного изучения всех элементов административного правонарушения для обеспечения правильного юридического толкования и правоприменения.

Для устранения этих дублирований необходим комплексный анализ, учитывающий уникальные обстоятельства и правовые критерии каждого правонарушения. Такой подход гарантирует точное применение закона и защиту надлежащей правовой процедуры при рассмотрении административных правонарушений, связанных с дорожным движением.

В административном праве ясность терминологии имеет особое значение. Определения правовых понятий могут различаться в зависимости от рассматриваемого документа или интерпретации административно-правовых исследований. Точные и ясные определения необходимы для последовательного применения правовых принципов, регулирующих нарушения правил дорожного движения.

Более того, поддержание правовой последовательности в применении административных правил, связанных с безопасностью дорожного движения и управлением инфраструктурой, является сложной задачей.

Глава 3 Проблемы реализации административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

3.1 Особенности мер административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

Реализация ответственности за нарушение правил дорожного движения в значительной степени опирается на данные, собранные с помощью автоматизированных систем. Такая зависимость от технологий отличает нарушения правил дорожного движения от других категорий административных правонарушений, которые могут не иметь такой же степени автоматизации в сборе доказательств.

Конституционный Суд Российской Федерации подчеркнул особый характер доказывания в делах с использованием автоматизированных технических средств. В этих случаях типичная презумпция невиновности изменяется. Хотя от частных лиц, как правило, не требуется доказывать свою невиновность, использование автоматизированных систем перекладывает бремя доказывания как на государственные органы, так и на владельцев транспортных средств. Это означает, что они должны обосновать свои заявления относительно предполагаемых административных правонарушений, что является отходом от стандартной юридической практики.

Несмотря на уникальное бремя доказывания, связанное с автоматизированным исполнением, судебные органы, включая суды, должны придерживаться основополагающих принципов, установленных в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях.

Пересечение технологий и правовых принципов в регулировании дорожного движения подчеркивает необходимость сбалансированного подхода к правоприменению. Хотя автоматизированные системы могут повысить эффективность, судебный процесс должен оставаться бдительным

в защите прав отдельных лиц и обеспечении того, чтобы все доказательства оценивались с должной осмотрительностью.

Таким образом, хотя использование автоматизированных технических средств вводит особый метод сбора доказательств и бремени доказывания, оно остается в рамках общей структуры обеспечения прозрачности и справедливости при обеспечении соблюдения правил дорожного движения. [24].

Включение положений об административной ответственности в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях отражает целенаправленную законодательную работу по борьбе с правонарушениями в сфере транспортных средств.

Можно наблюдать интересный сдвиг в юридической ответственности в отношении нарушений безопасности дорожного движения. В отличие от традиционных правовых принципов, которые возлагают ответственность на непосредственного нарушителя, российское законодательство в определенных случаях возлагает ответственность на собственника или владельца транспортного средства, причастного к нарушению.

Согласно российскому административному праву, владельцы или пассажиры транспортных средств могут быть освобождены от ответственности за нарушение правил дорожного движения, если они могут предоставить доказательства того, что в момент нарушения транспортным средством управлял кто-то другой. Как предусмотрено в части 3 статьи 28.6 Кодекса об административных правонарушениях, эта защита является центральной в судебном процессе. Хотя это положение поддерживает презумпцию невиновности, оно также налагает на обвиняемого дополнительную обязанность обосновать свое заявление о непричастности путем предоставления достоверных доказательств.

Это требование вносит нюансную сложность в определение ответственности. Оно требует детального изучения прав владения и пользования транспортным средством для точной оценки ответственности

за нарушения. Следовательно, этот подход не только перекраивает обычные правовые нормы, но и требует более сложного баланса между поддержанием справедливости и обеспечением ответственности.

Статья 1.5 Кодекса об административных правонарушениях, известная как «Презумпция невиновности», играет ключевую роль в формировании рамок административной ответственности. Она гарантирует, что лица не считаются виновными, пока не доказано обратное, укрепляя краеугольный камень правосудия. Однако в делах, связанных с нарушениями правил дорожного движения, взаимодействие этого принципа и бремени доказывания, которое несет обвиняемый, подчеркивает уникальные процессуальные характеристики административного права. Это различие особенно очевидно при сравнении административных правонарушений с другими областями права, демонстрируя специализированный характер правовых положений, связанных с дорожным движением.

Принципы, регулирующие юридическую ответственность, имеют важное значение для поддержания справедливости и правосудия. Статья 1.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях излагает эти основополагающие принципы, гарантируя, что лица привлекаются к административной ответственности только в случае окончательного установления их вины (часть 1). Это отражает презумпцию невиновности, когда вина должна быть доказана посредством надлежащих правовых процедур, подчеркивая решающую роль судебных решений в установлении вины (часть 2).

Однако применение этих принципов приобретает уникальную форму при рассмотрении правонарушений, предусмотренных главой 12 Кодекса об административных правонарушениях, которые в первую очередь касаются использования транспортных средств и часто фиксируются автоматизированными системами, такими как камеры дорожного движения. Преследование и исполнение таких правонарушений заметно отличаются от

других административных правонарушений. Статья 32.2 Кодекса об административных правонарушениях устанавливает особые процедуры рассмотрения административных штрафов, связанных с этими нарушениями правил дорожного движения, включая возможность уплаты уменьшенного штрафа в течение установленного срока. Это специальное положение отражает особый подход к правонарушениям, связанным с дорожным движением, в российском законодательстве.

Данные уникальные правовые процедуры подчеркивают специализированный характер нарушений правил дорожного движения в соответствии с главой 12, выделяя их среди других видов правонарушений в более широкой административной структуре. Их рассмотрение демонстрирует развивающийся подход российского административного права к эффективному и справедливому решению проблем безопасности дорожного движения и нарушений правил дорожного движения.

3.2 Проблемы и перспективы развития законодательства об административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

Федеральный закон от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности» [52] представляет собой комплексную основу, направленную на обеспечение личной безопасности на всей территории Российской Федерации.

Статья 3 этого закона определяет основные меры безопасности, включая упреждающее прогнозирование угроз, нормативно-правовую базу, стратегии устранения угроз, экономические меры по снижению рисков, научные исследования и интеграцию современных технологий в практику обеспечения безопасности. Она подчеркивает важность скоординированных усилий соответствующих органов для улучшения общих протоколов безопасности.

В контексте безопасности дорожного движения организации играют ключевую роль как активные участники, потенциально неся административную ответственность за нарушения. Юридические лица посредством своих организационных ролей поддерживают и контролируют различные аспекты управления дорожным движением.

К конкретным обязанностям, возлагаемым на юридических лиц, относятся соблюдение требований безопасности транспортных средств и обеспечение компетентности водителей, предусмотренные статьей 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [53].

Правовая база обеспечивает широкий спектр мер безопасности, лежащих в основе личной безопасности, ее применение к безопасности дорожного движения подчеркивает обязанности и потенциальную ответственность, с которыми сталкиваются организации.

В юридической практике для понимания и рассмотрения нарушений часто требуется обращение к специальным нормативным актам, так называемым подзаконным актам. Например, для оценки ответственности по статье 12.21.2 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях за «Нарушение правил перевозки опасных грузов» необходимо обратиться к Правилам перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 21 декабря 2020 г. № 22008 [32].

Аналогично, нарушения, предусмотренные статьей 12.23 Кодекса «Нарушение правил перевозки людей», в частности детей, требуют соблюдения Правил организованной перевозки группы детей автобусами, установленных постановлением Правительства № 152714 от 23 сентября 2020 г. [31].

Кроме того, Федеральный закон от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» устанавливает, что «автотранспортные предприятия, желающие осуществлять перевозки

пассажирам, должны получить соответствующую лицензию. Данное требование подробно изложено в Положении о лицензировании деятельности по перевозке пассажиров и иных лиц автобусами» [21], которое дополнительно определяет нормативные основы лицензионных процедур.

Статья 12.33 Кодекса устанавливает «административную ответственность для юридических лиц, участвующих в деятельности, которая приводит к нанесению материального вреда дорожной инфраструктуре или создает угрозу безопасности дорожного движения. В академическом дискурсе высказывались предложения пересмотреть эту статью, чтобы сосредоточиться исключительно на материальном вреде, а не на угрозе безопасности дорожного движения, учитывая неотъемлемые риски, связанные с автотранспортными средствами. Стандарты, определяющие приемлемые и пагубные уровни повреждения дорожного покрытия, устанавливаются национальными стандартами» [19].

Применение административной ответственности в данных контекстах подчеркивает важность соблюдения конкретных нормативных положений, изложенных в подзаконных актах, обеспечивающих ясность и соответствие требованиям при применении правил безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации.

Противоположной точки зрения придерживается А.С. Руднев. Данный автор считает, что, «поскольку в отношении юридических лиц не применим такой квалифицирующий признак состава административного правонарушения, как умышленное причинение ими вреда элементам дорожной инфраструктуры, логичным было бы в их отношении предусмотреть иной квалифицирующий признак, связанный с особой опасностью для дорожного движения, возникающей вследствие подобного нарушения» [44, с. 85].

В ч. 1 статьи 12.34 КоАП РФ установлена ответственность юридических лиц за несоблюдение требований по обеспечению

безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений либо принятие мер по своевременному устранению помех в дорожном движении, по осуществлению временного ограничения или прекращения движения транспортных средств на отдельных участках дорог в случаях, если пользование такими участками угрожает безопасности дорожного движения. Многими специалистами в данном случае указывается на наличие пробела в перечне возможных видов дорожной деятельности и на то обстоятельство, что указанную норму Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях необходимо дополнить указанием не соблюдение соответствующих требований при осуществлении капитального ремонта автомобильных дорог [57].

Отдельные проблемы в сфере реализации административной ответственности могут возникнуть в связи с реформированием отечественного контрольно-надзорного законодательства. Так, в соответствии со статьей 12.31.1 КоАП РФ была установлена административная ответственность юридических лиц за нарушения требований обеспечения безопасности перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом. Данная деятельность регулируется как на законодательном уровне [58], так и подзаконными нормативными правовыми актами [33].

В настоящее время в рамках реализации механизма «регуляторной гильотины» с 1 января 2021 г. утратили силу Порядок организации и проведения предрейсового или предсменного контроля технического состояния транспортных средств, утвержденный Приказом Минтранса России от 8 августа 2018 г. № 296, и Правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденные Приказом

Минтранса России от 15 января 2014 г. № 729. При этом новые редакции указанных нормативных актов Минтрансом России не утверждены.

М.В. Рябчиков в качестве наиболее основных проблем, связанных с реализацией административной ответственности за правонарушения, предусмотренные в главе 12 КоАП РФ, называет «частое отсутствие разграничения подобного рода правонарушений в зависимости от критерия наличия или отсутствия материального ущерба в результате осуществления соответствующих противоправных действий». По мнению указанного автора подобная практика приводит «к формированию злостного типа правонарушителя, который даже не осознает опасности совершаемых им поступков» [45, с. 142].

Другой выделяемой указанным автором проблемой является «отсутствие необходимого нормативного регулирования применения автоматических средств фиксации правонарушений. В частности, он указывает на то, что при продаже транспортного средства информация о смене собственника появляется в соответствующих базах данных не мгновенно, в связи с чем штрафы за обнаруженные средствами видеофиксации нарушения могут первоначально назначаться бывшему собственнику, что будет требовать совершения дополнительных действий сотрудниками правоохранительных органов и повлечет их дополнительные трудозатраты на анализ сложившейся в результате подобного устаревания информации о собственнике транспортного средства ситуации» [45, с. 143].

В сфере реализации административной ответственности за нарушения правил дорожного движения многочисленные проблемы требуют принятия упреждающих законодательных мер по внесению поправок и совершенствованию существующих правовых рамок в рамках нашей юрисдикции. Эти проблемы требуют немедленного внимания со стороны законодателей для обеспечения эффективного решения.

Соответствующие судебные решения бывают изданы на разных уровнях, например, можно сослаться в данном отношении на

Постановление Верховного Суда Российской Федерации № 4-АД21-26-К1 от 03 декабря 2021 года [23], в рамках которого рассматривалось административное правонарушение, предусмотренное статье 12.26 КоАП РФ – невыполнение водителем транспортного средства требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Высшая судебная инстанция пришла к выводу, что : «согласно пункту 2.3.2 Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных Постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 [30] водитель транспортного средства обязан по требованию должностных лиц, уполномоченных на осуществление федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения, проходить освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения. При отказе от прохождения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения либо несогласии указанного лица с результатами освидетельствования, а равно при наличии достаточных оснований полагать, что лицо находится в состоянии опьянения, и отрицательном результате освидетельствования на состояние алкогольного опьянения указанное лицо подлежит направлению на медицинское освидетельствование на состояние опьянения».

Богатая практика в этом отношении имеется у судов го. Тольятти. Так, например, в соответствии с Постановлением № 5-1083/2020 от 28 июля 2020 г. по делу № 5-1083/2020 Центральный районный суд г. Тольятти [22] рассмотрел административное дело, связанное с наездом на велосипедиста («нарушение части 2 статьи 12.24 Кодекса об административных правонарушениях РФ, нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение средней тяжести вреда здоровью потерпевшего, - влечет наложение

административного штрафа в размере от десяти тысяч до двадцати пяти тысяч рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от полутора до двух лет»).

Проблематика реализации института административной ответственности за правонарушения данной группы была проанализирована в Решении № 2А-2798/2020 2А-2798/2020~М-2033/2020 М-2033/2020 от 27 июля 2020 г. по делу № 2А-2798/2020 Центрального районного суда г. Тольятти [43]. В приведенном случае суд рассматривал дело о привлечении гражданина к административной ответственности за административное правонарушение, предусмотренное ч.1 ст.12.8 КоАП РФ, которому было назначено административное наказание в виде лишения права управления транспортными средствами сроком на 18 месяцев. Водительское удостоверение было направлено им в административную практику О ГИБДД посредством курьерской службы, однако не было получено органами полиции. В результате органами ГИБДД в выдаче нового удостоверения было отказано, поскольку водительское удостоверение не было сдано им в надлежащем порядке. Между тем, на его запрос в курьерскую службу был получен ответ, что курьер не смог доставить права в отдел административной практики, пытался передать документы в дежурную часть, сотрудники которой отказались принять пакет документов, в квитанции также отказались ставить подпись. Таким образом, водительское удостоверение было доставлено в ГИБДД, но его отказались принять. Сотрудник дежурной части также является должностным лицом и в его обязанности входит прием заявлений и обращений от граждан. Фактически сотрудники ГИБДД отказались выполнять свои служебные обязанности в сфере реализации соответствующей административной ответственности в отношении гражданина.

Может повлиять административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения и на решение вопросов миграции и перемещения физических лиц через государственную границу

Российской Федерации. В частности, в Решении № 2А-3228/2020 2А-3228/2020~М2677/2020 М-2677/2020 от 27 июля 2020 г. по делу № 2А-3228/2020 Центрального районного суда г. Тольятти [42] была рассмотрена ситуация, в рамках которой должностным лицом ОБ ДПС ГИБДД У МВД России в отношении гражданина за совершение административного правонарушения, ответственность за которое предусмотрена частью 1 статьи 12.7 КоАП РФ, вынесено постановление по делу об административном правонарушении о назначении административного наказания в виде штрафа в размере 11000 рублей. Должник в установленный для добровольного исполнения срок не исполнил требования, содержащиеся в постановлении по делу об административном правонарушении.

Проблемой реализации административной ответственности в области дорожного движения являются частые ошибки сотрудников полиции в области оформления доказательств совершения соответствующего правонарушения. Например, Решением № 12-472/2020 от 22 июля 2020 г. по делу № 12-472/2020 Центрального районного суда г. Тольятти [38] рассматривалось достаточно типичное в данном отношении дело: гражданин, привлеченный к административной ответственности за совершение правонарушения, предусмотренного ч.5 ст.12.15 КоАП РФ, с назначением административного наказания в виде лишения права управления транспортными средствами сроком на один год, обратился в суд, указав, что протокол об административном правонарушении составлен с существенными нарушениями норм административного права, поскольку в фабуле обвинения не указано о повторности совершенного административного правонарушения.

Могут быть признаны виновными в совершении административных правонарушений, предусмотренных главой 12 КоАП РФ и соответствующие органы публичной власти. Это может быть связано, в частности, с нарушением статьи 12.34 КоАП РФ «Несоблюдение

требований по обеспечению безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений». Так, в Решении № 12-345/2020 от 22 мая 2020 г. по делу № 12-345/2020 Центрального районного суда г. Тольятти [37] рассматривается ситуация о признании Администрации г.о. Тольятти виновной в совершении административного правонарушения, предусмотренного ст.12.34 ч.1 КоАП РФ, с назначением административного наказания в виде административного штрафа в размере 100000 рублей.

В судебном заседании представитель Администрации г.о. Тольятти Трапезникова И.А. доводы жалобы поддержала и пояснила, что в силу дефицита бюджета на 2018-2020 год Администрация г.о. Тольятти не имела реальной возможности для своевременного выполнения возложенных на нее обязанностей в части устранения недостатков транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети, бюджет утвержден с дефицитом.

Суд пришел к выводу, что «в статье 2 ФЗ от 10.12.1995 N196-ФЗ «О безопасности дорожного движения » раскрыты основные термины данного Закона, в частности указано, что под безопасностью дорожного движения понимается состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий; под обеспечением безопасности дорожного движения - деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий. В соответствии со ст.12 ФЗ от 10.12.1995 №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» ремонт и содержание дорог на территории РФ должны обеспечивать безопасность дорожного движения.

При изучении проблем, связанных с применением административной ответственности за нарушения правил дорожного движения, становится очевидным, что эти вопросы пересекаются с более широкими правовыми и

организационными проблемами. Понимание этих взаимосвязанных отношений не только имеет отраслевые последствия, но и способствует общим теоретическим идеям.

Усилия по совершенствованию института административной ответственности за нарушения правил дорожного движения вызвали многочисленные предложения как со стороны академических и практических кругов, так и со стороны самих законодательных органов. Заметная инициатива относится к 2019 году, когда Министерство юстиции России совместно с Правительством внесло проекты законов о Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях и его процессуальном аналоге. Эти проекты были разработаны в соответствии с поручением Правительства от 4 июня 2019 г. № ДМ-П4-29пр в рамках комплексной Концепции нового Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

Существенным нововведением, предложенным законодателем, является возможность конфискации автотранспортных средств и прицепов у владельцев, привлеченных к административной ответственности, даже если эти транспортные средства не имеют прямого отношения к правонарушению. Такие меры направлены на усиление правоприменения и сдерживания в случаях конкретных административных правонарушений.

Это законодательное развитие подчеркивает продолжающиеся усилия по совершенствованию и адаптации правовой базы с целью решения современных проблем в сфере отправления правосудия, связанных с нарушениями правил дорожного движения в Российской Федерации.

Ужесточение административной ответственности за определенные нарушения является одним из таких подходов, нацеленных на проблемы, которые представляют значительный риск для общественной безопасности. Законодательные предложения предполагают увеличение штрафов и расширение наказаний за определенные правонарушения, что отражает

приверженность государства повышению стандартов безопасности дорожного движения.

Так, согласно действующему законодательству, отказ от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения влечет за собой штраф в размере 30 000 рублей и лишение права управления транспортными средствами на срок от полутора до двух лет, как это предусмотрено частью 1 статьи 12.26 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Предлагаемые поправки предусматривают увеличение штрафа до 40 000 рублей и продление срока лишения права управления транспортными средствами до двух-трех лет. Данное изменение подчеркивает серьезность проблемы управления транспортными средствами в состоянии опьянения и важность профилактических мер по предотвращению такого поведения.

Регулирование безопасности транспортных средств и профилактика нарушений правил дорожного движения являются важнейшими компонентами управления общественной безопасностью. В этой связи привлечение должностных лиц к ответственности за допущение неисправных или несанкционированных изменений в конструкции транспортных средств является ключевым аспектом административной структуры. В соответствии с действующим правовым режимом должностные лица, допустившие эксплуатацию транспортных средств с несанкционированными изменениями, подвергаются штрафам в размере от 5000 до 8000 рублей, как предусмотрено частью 2 статьи 12.31 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

Кроме того, рассматривается вопрос тонировки транспортных средств, не соответствующей техническим регламентам. Действующее законодательство (часть 3.1 статьи 12.5 КоАП) предусматривает штраф в размере 500 рублей за нарушение норм светопропускания. Однако в предложении предлагается увеличить этот штраф вдвое – до 1000 рублей,

что свидетельствует об ужесточении позиции в отношении изменений в транспортных средствах, ухудшающих видимость и безопасность на дороге.

Предлагаемые поправки отражают более широкие усилия по согласованию правовых мер с растущей потребностью в повышении безопасности дорожного движения, делая упор как на профилактику, так и на подотчетность.

Предлагаемые корректировки подчеркивают признание законодательным органом существующих пробелов в механизмах административной ответственности. Устанавливая более высокие штрафы, законодатели стремятся усилить подотчетность и обеспечить более строгое соблюдение стандартов безопасности на всех уровнях использования дорог.

Для дальнейшего усиления соблюдения административных правил в области безопасности дорожного движения также есть возможности для совершенствования технических решений. Такие инновации, как усовершенствованные системы проверки транспортных средств и автоматизированные инструменты мониторинга, могут помочь предотвратить нарушения и быстро идентифицировать нарушителей. Этот технологический прогресс повысит как точность, так и эффективность правоохранительных органов в этой области.

Продолжающаяся эволюция административной ответственности за нарушения правил дорожного движения отражена в конкретных положениях и исключениях, изложенных в Кодексе об административных правонарушениях. Эти положения учитывают сложность и постоянно меняющийся характер использования дорог и управления дорожным движением. Законодательные вмешательства продолжают совершенствовать эту структуру, гарантируя, что она адаптируется к общественным изменениям, одновременно способствуя безопасности дорожного движения и соблюдению законодательства.

Заключение

Административные правонарушения в сфере дорожного движения охватывают как действия, так и бездействие, противоречащие установленным правилам дорожного движения. Эти нарушения, совершаемые как физическими, так и юридическими лицами, подрывают безопасность и порядок на дорогах. Привлечение к административной ответственности за такие правонарушения регулируется Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях, дополненным законодательными актами субъектов Российской Федерации.

Детальное изучение этих норм раскрывает многогранную природу нарушений правил дорожного движения, начиная от незначительных нарушений и заканчивая более серьезными нарушениями с далеко идущими последствиями. Примерами являются превышение скорости, вождение в нетрезвом виде и непредоставление преимущественного права проезда, каждое из которых влечет за собой определенные наказания, призванные предотвратить подобное поведение и поддерживать порядок.

Разнообразие административных правонарушений в дорожном движении отражает сложную правовую среду, необходимую для их решения. Эффективное регулирование должно не только давать четкие определения нарушениям, но и устанавливать соразмерные наказания и механизмы принуждения.

Концепция административной ответственности, специфичной для дорожного движения, является относительно недавним развитием российского административного права. Введение Кодекса РСФСР об административных правонарушениях в 1985 году, в котором были изложены 64 конкретных правонарушения, связанных с дорожным движением, ознаменовало собой значительный шаг в формализации правовых норм, адаптированных к нарушениям правил дорожного движения. Эта

кодификация отражала растущее признание важности регулирования поведения на дороге для повышения общественной безопасности.

Несмотря на создание структурированной правовой базы, правоприменительная практика выявляет многочисленные проблемы в эффективном применении этих правил. Такие проблемы, как непоследовательное исполнение, неосведомленность водителей и необходимость постоянного обновления правовых норм, подчеркивают продолжающуюся борьбу за достижение всеобъемлющего соблюдения правил дорожного движения.

Защита безопасности дорожного движения, как она сформулирована в административном праве, направлена на защиту общественных интересов от дорожно-транспортных происшествий и их последствий посредством различных административных мер. Широкий спектр нормативных правовых актов в российской правовой системе поддерживает эту цель, при этом специальные нормы, касающиеся административной ответственности, играют ключевую роль.

Глава 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях посвящена конкретно «Административным правонарушениям в области дорожного движения». Эта глава содержит сорок три отдельных правонарушения, которые считаются важнейшими для обеспечения безопасности дорожного движения. Эти правонарушения систематически классифицируются на основе вовлеченных субъектов и последствий, возникающих в результате нарушения соответствующих административных правил. Понимание этих категорий и их последствий дает ценное представление о правовой базе, регулирующей управление дорожным движением и общественную безопасность.

Правонарушения, описанные в главе 12, можно разделить на три основные группы:

- нарушения правил дорожного движения: Первая группа относится к прямым нарушениям правил движения транспортных средств на дорогах общего пользования;
- нарушения правил дорожного движения: Вторая группа охватывает правонарушения, которые нарушают общий порядок управления дорожным движением;
- правонарушения, наносящие вред: Третья группа состоит из правонарушений, которые приводят к вреду в сфере дорожного движения.

Анализ проблем, связанных с реализацией административной ответственности за нарушения правил дорожного движения, выявляет сложные связи с более широкими правовыми и организационными вопросами. Этот анализ не только проливает свет на конкретные секторы, но и способствует более глубокому теоретическому пониманию взаимодействия правил дорожного движения с другими областями права.

Отличительной чертой российского административного законодательства является уникальное применение презумпции невиновности, а также особые условия наложения административных штрафов в главе 12. Эти правовые принципы отражают стремление сбалансировать соблюдение правил дорожного движения с правами отдельных лиц.

Осознавая ограниченность существующих механизмов, законодатели активно работают над повышением эффективности государственного регулирования общественных отношений, связанных с дорожным движением. Постоянно совершенствуя эти правовые рамки, Российская Федерация стремится повысить безопасность дорожного движения и обеспечить соблюдение правил дорожного движения, в конечном итоге способствуя созданию более безопасной среды для всех участников дорожного движения.

Список используемой литературы и используемых источников

1. Батенов Ф.К. Отдельные проблемы привлечения к административной ответственности юридических и должностных лиц за правонарушения в области дорожного движения // Академическая мысль. – 2021. – № 3(16). – С. 92-96.
2. Быков А. И. Видеофиксация административных правонарушений в области дорожного движения в местах производства дорожных работ // Современные проблемы безопасности жизнедеятельности: интеллектуальные транспортные системы и ситуационные центры, Казань, 27–28 февраля 2018 года / Аппарат Президента Республики Татарстан. – Казань: ООО "Центр инновационных технологий", 2018. – С. 44-47
3. Вова К. П. Административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. – Ростов-на-Дону, 2011. – 23 с.
4. Гринева А. В. Некоторые проблемы привлечения к административной ответственности за совершение правонарушений в области безопасности дорожного движения // Актуальные проблемы совершенствования законодательства и правоприменения, Курск, 15 ноября 2018 года. – Курск: ООО "Планета+", 2018. – С. 125-129.
5. Закон Самарской области от 1.11.2007 №115-ГД «Об административных правонарушениях на территории Самарской области» // "Волжская коммуна", № 207(26005), 07.11.2007
6. Зейналов, Ф. Н. Фотография и видеозапись как основные виды доказательств по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. – 2020. – № 1(3). – С. 174-182.
7. Кодекс РСФСР об административных правонарушениях (утв. ВС РСФСР 20.06.1984) (утратил силу) // Свод законов РСФСР, т. 8, с. 401.

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

9. Костюк, В. В. Вопросы квалификации административных правонарушений в области дорожного движения // NovaUm.Ru. – 2020. – № 28. – С. 176-178.

10. Кретов В.В., Севрюгин В.Е. О необходимости установления административной ответственности за правонарушения в области дорожного хозяйства Российской Федерации // Административное и муниципальное право. - 2015. - № 4. - С. 386

11. Кутякин С. А. Некоторые проблемные аспекты применения института малозначительности в делах об административных правонарушениях в области дорожного движения // Вестник Российского нового университета. Серия: Человек и общество. – 2019. – № 4. – С. 143-150.

12. Лохбаум В. А. Административная ответственность в системе предупреждения административных правонарушений в области дорожного движения // Вестник ГОУ ДПО ТО "ИПК и ППРО ТО". Тульское образовательное пространство. – 2020. – № 3. – С. 105-108.

13. Лысов Н. Н. Теория и практика разграничения административных правонарушений и преступлений в области обеспечения безопасности дорожного движения // Уголовное производство: процессуальная теория и криминалистическая практика: Материалы VI Международной научно-практической конференции, Симферополь-Алушта, 26–27 апреля 2018 года. – Симферополь-Алушта: Общество с ограниченной ответственностью «Издательство Типография «Ариал», 2018. – С. 62-64.

14. Лянной, Г. Г. Повышение эффективности административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения (на примере Иркутской области) // Актуальные проблемы деятельности участкового уполномоченного полиции на современном этапе : Сборник научных трудов Межведомственной научно-практической конференции,

Москва, 24 ноября 2020 года. – Москва: Московский университет МВД, 2020. С. 122-125.

15. Макшанов, В. Л. Административная ответственность как вид юридической ответственности // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. – 2021. – № 10-2(61). – С. 206-208.

16. Маркина Э. В. Актуальные вопросы административной ответственности как института административного права и ее отличия от других видов юридической ответственности // Вестник Московского университета МВД России. – 2018. – № 6. – С. 236-238.

17. Михеев Д. Н. Нормативное основание административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения // Наука. Образование. культура. актуальные проблемы и практика решения (Федеральный и региональный аспекты) : Сборник трудов XI всероссийской научно-практической конференции с международным участием, Прокопьевск, 22 ноября 2018 года. – Прокопьевск: филиал КузГТУ в г. Прокопьевске, 2018. С. 217-222.

18. Москаленко, С. С. Судопроизводство по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения: диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук – Омск, 2009. – 238 с.

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

20. Полное собрание Законов Российской Империи. Собрание второе. Том XIV.СПб., 1839. № 12166. 1437с

21. Положение о лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами, утвержденное постановлением

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

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

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

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

25. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25 июня 2019 г. № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // Российская газета от 3 июля 2019 г. №142

26. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. N 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения»// Бюллетене Верховного Суда Российской Федерации, февраль 2009 г., № 2

27. Постановление Правительства РФ от 06.04.2019 г. № 413 «Об утверждении Правил изменений в конструкцию находящихся в эксплуатации колесных транспортных средств и осуществления последующей проверки выполнения требований технического регламента Таможенного союза “О безопасности колесных транспортных средств”» // СЗ РФ. 2019. № 15 (ч. IV), ст. 1779.

28. Постановление Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» // Собрание актов

Президента и Правительства Российской Федерации от 22 ноября 1993 г., № 47, ст. 4531

29. Постатейный комментарий к Кодексу РФ об административных правонарушениях. Под ред. Липатова Э.Г., Чаннова С.Е.- М.: ГроссМедиа, 2008. – 588 с.

30. Правила дорожного движения Российской Федерации, утвержденных Постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 // Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации от 22 ноября 1993 г., № 47, ст. 4531

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

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

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

34. Приказ МВД России от 10.09.2019 г. № 612 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации предоставления государственной услуги по выдаче разрешения на внесение изменений в конструкцию находящегося в эксплуатации колесного транспортного средства». URL: <http://www.pravo.gov.ru>, 06.11.2019 (дата обращения: 08.02.2022)

35. Приказ МВД России от 23 августа 2017 г. N 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками

дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» // Российская газета от 13 октября 2017 г. № 232

36. Ремизов П. В. Современное состояние превентивной функции административной ответственности // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. – 2017. – № 4(40). – С. 322323.

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

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

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

40. Решение № 12-564/2020 от 3 июля 2020 г. по делу № 12-564/2020 // [Электронный ресурс] : URL: <https://sudact.ru/>

41. Решение № 12-969/2016 от 11 ноября 2016 г. по делу № 12-969/2016 // [Электронный ресурс]: URL: <https://sudact.ru/>

42. Решение № 2А-3228/2020 2А-3228/2020~М-2677/2020 М-2677/2020 от 27 июля 2020 г. по делу № 2А-3228/2020 Центрального районного суда г. Тольятти [Электронный ресурс]: URL: <https://sudact.ru/>

43. Решение № 2А-2798/2020 2А-2798/2020~М-2033/2020 М-2033/2020 от 27 июля 2020 г. по делу № 2А-2798/2020 Центрального районного суда г. Тольятти [Электронный ресурс] : URL: <https://sudact.ru/>

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

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

46. Соколов В. А. Административная ответственность как вид юридической ответственности // Конституция Российской Федерации: теория и практика реализации: Сборник материалов Всероссийской научнотеоретической конференции, Ростов-на-Дону, 12 декабря 2017 года, 2018. – С. 164-170.

47. Токолова А. Ю. Административная ответственность как вид юридической ответственности // Проблемы государственно-правового строительства в современной России: анализ, тенденции, перспективы: Сборник материалов V Международной научно-практической конференции, Курск, 27 апреля 2020 года. – Курск: ООО "Планета", 2020. – С. 186-189.

48. Толстоба С. Н. К вопросу о субъекте административного правонарушения, предусмотренного статьями 12.33 и 12.34 КоАП РФ // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права, Санкт-Петербург, 27 марта 2020 года. – С. 576-580.

49. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. N 63ФЗ // Собрании законодательства Российской Федерации от 17 июня 1996 г. N 25 ст. 2954

50. Указ Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» // Собрании законодательства Российской Федерации от 5 июля 2021 г. № 27 (часть II) ст. 5351

51. Указ Президиума ВС СССР от 15.03.1983 N 8918-X «Об административной ответственности за нарушение правил дорожного движения» (утратил силу) // Ведомости ВС СССР, 1983, N 12, ст. 174

52. Федеральном закон от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности» // Собрание законодательства Российской Федерации от 3 января 2011 г. № 1 ст. 2

53. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства Российской Федерации от 11 декабря 1995 г., № 50, ст. 4873

54. Федеральный закон от 10 января 2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды» // Собрание законодательства Российской Федерации от 14 января 2002 г. № 2 ст. 133

55. Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Собрании законодательства Российской Федерации от 6 мая 2002 г. № 18 ст. 1720

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

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

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

59. Федеральный закон от 31 июля 2020 года № 258-ФЗ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации от 3 августа 2020 г. № 31 (часть I) ст. 5017

60. Хачатуров Р.Л., Липинский Д.А. Общая теория юридической ответственности. - СПб.: Изд. "Юридический центр Пресс", 2007. — 950 с.

61. Часть вторая Гражданского кодекса Российской Федерации от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации от 29 января 1996 г. № 5 ст. 410

62. Шкеля О. В. К вопросу об определении субъекта административного правонарушения в области дорожного движения // Общество и право. – 2019. – № 4(70). – С. 85-89.

63. Шустикова М. В. Особенности административной ответственности как форма юридической ответственности // Научный дайджест Восточно-Сибирского института МВД России. – 2020. – № 6(9). – С. 258-263. – EDN YFOURD.

64. Юсупов В. А. Административная ответственность и законодательство об административной ответственности в России / В. А. Юсупов // Вестник Евразийской академии административных наук. – 2016. – № 2(35). – С. 7-14.