

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

Институт Права

(наименование института полностью)

Кафедра «Конституционное и административное право»

(наименование кафедры)

40.05.01 Правовое обеспечение национальной безопасности

(код и наименование направления подготовки, специальности)

Государственно-правовая

(направленность (профиль)/специализация)

## ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему «Административная ответственность за правонарушения в области  
дорожного движения»

Студент

И.С. Баранов

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

А.А. Мусаткина

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

**Допустить к защите**

Заведующий кафедрой

«Конституционное и  
административное право»

(ученая степень, звание, И.О. Фамилия )

(личная подпись)

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ Г.

Тольятти 2018



**Росдистант**

ВЫСШЕЕ ОБРАЗОВАНИЕ ДИСТАНЦИОННО

## АННОТАЦИЯ

### К ДИПЛОМНОЙ РАБОТЕ

Студента 5 курса группы ОНБз-1241Д Баранова Ильи Сергеевича

Целью дипломной работы является формирование теоретических знаний относительно понятия, правовой природы административной ответственности, а также выработка на этой основе предложения по совершенствованию действующего административно-деликтного законодательства в исследуемой сфере и практики его применения.

Объектом исследования являются отношения административной ответственности в сфере безопасности дорожного движения.

Предмет исследования – административная ответственность как правовое явление.

Теоретическим основанием для исследования стали научные труды отечественных и зарубежных ученых, посвященные вопросам юридической и административной ответственности вообще и в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, в частности.

Выпускная квалификационная работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы.

Во введении показана актуальность исследования, обозначены проблемы. В первой главе рассмотрены общетеоретические вопросы регулирования вопроса административной ответственности в области безопасности дорожного движения. Во второй проанализирован зарубежный опыт привлечения к административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения. В третьей показаны перспективы и пути совершенствования в сфере законодательства об административных правонарушениях в области дорожного движения. В заключении обобщены выводы, сделанные в ходе выполнения работы.

Работа представлена на 72 листах. Библиография содержит 71 источник.

## Содержание

Введение.....	5
1 Общетеоретические вопросы регулирования вопроса административной ответственности в области безопасности дорожного движения.....	9
1.1 Определение понятия «административная ответственность за правонарушения в области безопасности дорожного движения» .....	9
1.2 Методология и степень исследования проблемы административной ответственности в области дорожного движения и ответственность за них.....	20
1.3 Нормативные основания административной ответственности водителей при дорожно-транспортном происшествии.....	26
2 Зарубежный опыт привлечения к административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения.....	33
2.1 Опыт зарубежных стран в применении мер административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения .....	33
2.2 Зарубежный опыт привлечения к административной ответственности нарушителей правил дорожного движения с помощью автоматизированных технических систем .....	38
3 Перспективы и пути совершенствования в сфере законодательства об административных правонарушениях в области дорожного движения .....	42
3.1 Административные правонарушения в области дорожного движения и ответственность за них .....	42
3.2 Пути повышения эффективности мер административной ответственности в целях обеспечения безопасности дорожного движения .....	46
3.3 Перспективы совершенствования законодательства об административных правонарушениях в области дорожного движения ..	52

Заключение .....	60
Список используемой литературы и источников .....	64

## Введение

В условиях развития современного общества постоянного внимания требуют вопросы обеспечения прав, свобод и законных интересов человека и гражданина, а также поддержание правопорядка. Это осуществляется с помощью различных правовых средств, среди которых значительное место отведено административной ответственности.

Каждый год на дорогах увеличивается количество транспортных средств, следовательно, увеличивается их плотность, как следствие, это приводит к увеличению дорожно-транспортных происшествий. Статистика ежегодно фиксирует огромное количество дорожно-транспортных происшествий, которые возникают в основном именно по вине водителя автотранспортного средства. Довольно часто нарушения установленных правил дорожного движения водителями автотранспортных средств не приводят к наступлению вредных последствий, но несут потенциальную опасность их наступления. Именно с целью предупреждения противоправных деяний в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и воспитания граждан в духе соблюдения установленных правовых предписаний государство и предусматривает такое правовое средство, как административная ответственность.

Административная ответственность водителей автотранспортных средств служит для предотвращения этим негативным общественным явлениям.

Административная ответственность как институт административного права находилась в поле зрения ученых-административистов как в советские времена, так и в современный период развития государства. Однако вопросом административной ответственности на транспорте, в сфере дорожного движения, непосредственно административной ответственности водителей в административно-правовой науке уделялось недостаточно внимания. Этот вопрос исследовался фрагментарно или рассматривался в

рамках более широких научных исследований. Хотя он в значительной мере интересует субъектов контроля за соблюдением правил дорожного движения и, конечно, водителей транспортных средств.

Цель и задачи исследования. Целью дипломной работы является формирование теоретических знаний относительно понятия, правовой природы административной ответственности, а также выработка на этой основе предложения по совершенствованию действующего административно-деликтного законодательства в исследуемой сфере и практики его применения.

Указанная цель предопределяет постановку и решение следующих задач:

- дать определение понятия «административная ответственность за правонарушения в области безопасности дорожного движения»;
- определить методологию и степень исследования проблемы административной ответственности в области дорожного движения и ответственность за них;
- рассмотреть нормативные основания административной ответственности водителей при дорожно-транспортном происшествии;
- изучить правонарушения в сфере безопасности дорожного движения опыт зарубежных стран в применении мер административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения;
- исследовать зарубежный опыт привлечения к административной ответственности нарушителей правил дорожного движения с помощью автоматизированных технических систем;
- рассмотреть административные правонарушения в области дорожного движения и ответственность за них;
- определить пути повышения эффективности мер административной ответственности в целях обеспечения безопасности дорожного движения;

- выявить перспективы совершенствования законодательства об административных правонарушениях в области дорожного движения;

Объектом исследования являются отношения административной ответственности в сфере безопасности дорожного движения.

Предмет исследования – административная ответственность как правовое явление.

Методы исследования. Выбор методов исследования обусловлен поставленной целью, спецификой объекта, предмета и задач исследования. При исследовании применялись как общие, так и специальные методы. В частности, диалектический метод применялся при рассмотрении изучаемых проблем и определении основных направлений совершенствования нормативного обеспечения административной ответственности водителей автотранспортных средств. Метод системного анализа позволил определить место правовых норм, регламентирующих административную ответственность специальных субъектов – водителей автотранспортных средств в системе норм права, регламентирующих административную ответственность вообще, а также использованы во время исследования производства по делам о правонарушениях в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Структурно-функциональный метод использовался при исследовании системы и признаков административной ответственности водителей автотранспортных средств, признаков административных проступков, которые совершаются ими, системы административных взысканий. Логико-семантический и формально-логический методы применялись при исследовании понятийного аппарата. Метод историко-правового анализа позволил проработать эволюцию развития законодательства об административной ответственности в сфере дорожного движения. Сравнительно-правовой метод позволил сравнить особенности института административной ответственности водителей на разных этапах его развития и в других странах.

Метод статистического анализа использовался при анализе состояния аварийности на автодорогах, анализе эмпирической информации, касающейся проблемы исследования.

Теоретическим основанием для исследования стали научные труды отечественных и зарубежных ученых, посвященные вопросам юридической и административной ответственности вообще и в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, в частности.

Структура исследования. Работа состоит из введения, трех глав, которые включают семь параграфов, заключения и списка использованных источников.

# **1 Общетеоретические вопросы регулирования вопроса административной ответственности в области безопасности дорожного движения**

## **1.1 Определение понятия «административная ответственность за правонарушения в области безопасности дорожного движения»**

На сегодня в РФ значительно возросла роль административной ответственности, которая выполняет важные задачи по обеспечению законности и правопорядка в сфере регулирования административно - правовых отношений. Особую актуальность приобретает институт административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения.

Из-за увеличения уровня правонарушений в указанной сфере возникает настоятельная необходимость более глубокого, всестороннего и комплексного анализа административной ответственности. Познания понятия и сущности административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения, представляется, является важной на сегодняшний день темой, которая нуждается в подробных исследованиях.

Меры административной ответственности применяются или уполномоченными органами государственной власти, или должностными лицами или местным судом. Административная ответственность применяется органом или должностным лицом, которым водитель-нарушитель не подчиняется. Если данный вид административной ответственности применяется органом исполнительной власти или его должностным лицом, то есть субъектом властных полномочий, то она применяется и реализуется в процессе осуществления им функций государственного управления. Порядок реализации указанных функций субъекта властных полномочий предусмотрена не только КУоАП, а целым рядом нормативно-правовых актов. В результате совершения

административного проступка водителем автотранспортного средства может применяться не только административная, но и гражданская ответственность. Существенным отличием между данными видами ответственности является то, что в случае нарушения административно-правовых норм ответственность наступает не перед другой стороной правоотношения, а перед государством. Гражданская ответственность характеризуется противоположным – она наступает не перед государством и имеет совершенно диспозитивный характер, т. е. наступает лишь в том случае, если это требование лицо, причинен моральный или материальный ущерб. Можно сказать, что другими словами административная ответственность – это управленческая ответственность.

Обобщение практики правоприменительных органов свидетельствует о том, что они сталкиваются с определенными трудностями в применении норм об административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения. Это обусловлено рядом факторов, к числу которых относятся недостатки в конструировании действующих в этой сфере правовых норм, в понимании объективных и субъективных признаков этих деяний, отсутствия единства в научных рекомендациях целой гаммы важных вопросов.

Решение этих и других вопросов, поставленных в цели и задачах исследования наряду с другими методами исследования, определяют применить еще и сравнительно-правовой анализ национального и зарубежного законодательства (в указанной сфере), в аспекте их соотношения, проблем и тенденций. Понятно, что такое исследование имеет не только познавательное, но и прикладное значение.

Необходимость совершенствования регулирования отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения связывается с небывалым в РФ ростом дорожно-транспортного травматизма, который значительно опережает показатели большинства государств мира. Несоблюдение правил поведения на дорогах является серьезной угрозой для жизни и здоровья

населения, что предопределяет повышенный уровень внимания со стороны государства и общества на случаи нарушений транспортной дисциплины участниками дорожного движения. Поэтому сегодня приоритетной задачей для общества, которое должно решаться на государственном уровне, является обеспечение безопасных условий дорожного движения.

Одним из средств обеспечения безопасности дорожного движения является действенный и справедливый механизм привлечения к административной ответственности правонарушителей транспортной дисциплины.

Пединститут административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения регулирует репрессивный вид административной ответственности, где взыскание имеет характер личного признания наказания, а волевое воздействие направляется на волю правонарушителя с целью полного психического получения ним наказания, преодоление определенных мотивов, которыми обусловлено иррациональное поведение, и стимулирование мотивов, которые должны склонить к поведению, которое согласуется с правовыми предписаниями.

Современное развитие общественных отношений и его влияние на формирование правовой платформы, предотвращение правонарушений определяют актуальность проведения исследований в области факторов, обуславливающих установление административной ответственности за нарушения в любой сфере общественной жизни. Это касается и исследования факторов, которые обуславливают установление административной ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения. Совершенствование транспортных средств, разработка новых транспортных технологий, с одной стороны, создают предпосылки для более эффективного обеспечения безопасности дорожного движения, а с другой – появление новых общественных отношений, посягательство на которые может составлять общественную опасность и требовать их административно-правовой охраны.

Учение о факторах, обуславливающих установление административной ответственности за определенный вид правонарушений, является составляющей современной теории административного права, социальной обусловленности административной ответственности и применения административного законодательства. Социально обусловленным является тот закон, который эффективен, т. е. выполняет охранительные и предупредительные задачи, а также достигает целей применения административных взысканий. Не является эффективным тот закон, который из-за наличия конструктивных недостатков не применяется либо редко применяется к совершению правонарушений. Научно обоснованное определение круга факторов, обуславливающих установление административной ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения, должны быть максимально направлены на соблюдение принципов и достижение целей административной ответственности. В противном же случае – неминуемо наступление негативных результатов. Если же учитывать стремительное развитие общественных отношений в сфере безопасности дорожного движения, то пренебрежение исследованием указанных факторов может привести к катастрофическим последствиям.

Административная ответственность является важным инструментом государственного управления и почти невозможно выделить сферу, где бы она не применялась. Однако существует много проблем, которые требуют своего скорейшего решения [41, с.28]. Требуется научного анализа и проблема административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения.

Учитывая это, целью исследования является выработка понятия административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения на основе анализа работ ученых-административистов и действующего законодательства.

Дорожное движение – одна из наиболее характерных и неотъемлемых частей современной цивилизации. Автомобильный транспорт, транспортные коридоры и автодороги, мосты, тоннели буквально изменили лицо земли. Они воплощают в себе прочный проявление научно-технического прогресса и в значительной мере влияют на темпы экономического и социального развития каждой страны и всего человечества. Процессы, связанные с дорожным движением, при определенных условиях могут представлять опасность для общества.

Для предупреждения этой опасности социумом выработан ряд мер для обеспечения безопасности дорожного движения, которые требуют глубокого научного осмысления. Безусловно, административная ответственность является одним из этих средств.

Понятно, что административная ответственность в сфере безопасности дорожного движения является неотъемлемым элементом института административной ответственности.

В действующем законодательстве отсутствует определение понятия «административная ответственность», хотя оно очень часто используется. Административная ответственность выступает, с одной стороны, как необходимый элемент механизма государственного управления и является фактически разновидностью государственно-управленческих отношений, а с другой стороны, она выступает средством охраны всех общественных отношений, которые попадают в сферу государственного управления.

При этом привлечение к административной ответственности завершает собой процесс реализации органом государственного управления такой функции государственного управления, как контроль [41, с.39].

Не вмешиваясь в дискуссию, отметим, что среди исследователей нет единодушия в определении понятие административной ответственности. В теории административного права выделяют ряд присущих административной ответственности признаков, которые отличают ее от других видов юридической ответственности. Это такие:

1) фактическим основанием административной ответственности является совершение лицом административного проступка;

2) применение к виновному правонарушителю особого наказания, которое является административным по своей сути;

3) административная ответственность применяется органом или должностным лицом, которым нарушитель не подчинен по роду своей деятельности (ключевым моментом является то, что этот вид юридической ответственности применяется органами исполнительной власти и реализуется в процессе осуществления ими функций государственного управления, причем порядок ее реализации устанавливается нормами административного права и закрепляется в соответствующих нормативно-правовых актах);

4) применение к правонарушителям особого вида государственного принуждения – административных взысканий (отметим, что привлечению к административной ответственности не всегда сопровождается применением административных взысканий, однако возможность их применения составляет обязательный признак административного ответственности);

5) процедура применения административной ответственности, которая является более простой и оперативной, чем в уголовном процессе [61, с.7].

Перечисленные признаки в полной мере характерны также для административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения.

Обобщения указанных признаков административной ответственности дает возможность объединить их в отдельное понятие. Под административной ответственностью следует понимать применение к лицам, виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренных установленных законом административных взысканий уполномоченными на то органами (должностными лицами) на основаниях и в порядке, предусмотренных нормами административного права.

Несмотря на то, что относительно содержания понятия «административная ответственность в сфере безопасности дорожного движения» существуют разные подходы и точки зрения, именно вышеприведенное понятие считаем целесообразным использовать как общее относительно понятия «административная ответственность за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения».

Отметим, что исследование административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения требует выяснения как основных, так и специальных понятий и категорий, ведь у разных источников даже определение сферы совершения правонарушений является неоднозначным: наряду существуют понятия «уличное движение», «дорожное движение», «обеспечение безопасности дорожного движения», «система безопасности дорожного движения», «сфера безопасности дорожного движения», «организация обеспечения безопасности дорожного движения» и тому подобное, которые нередко употребляются как синонимы понятия «безопасность дорожного движения», но имеют разное содержание. Соответственно, по-разному может быть построено исследование административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения.

Говорить о том, что приведенные термины являются тождественными, было бы неправильно, в то же время можно построить определенный логическую цепочку, которая в конце концов приведет к определению понятия «административная ответственность в сфере безопасности дорожного движения».

Должны отметить, что определение сферы безопасности дорожного движения является необходимым как с теоретической, так и с практической точки зрения. Слишком обобщенное понятие этой сферы может привести к различному ее толкованию, поскольку отсутствуют четкие границы распространения этой сферы. Поэтому при определении границ сферы безопасности дорожного движения следует подходить взвешенно к

возможности и целесообразности обобщения определенных их характеристик.

С.М. Гусаров определяет дорожное движение как «социальное явление, как действие определенной социальной общности – реально существующей, эмпирически зафиксированной совокупности индивидов, отличающаяся относительной целостностью и выступает самостоятельным субъектом социального действия, поведения. В результате правового регулирования дорожного движения нормами, прежде всего, административного права, он приобретает определенный порядок» [26, с.15].

Как утверждает Н.М. Долгополова, дорожное движение – это:

во-первых, дорожное движение – это система элементов живой и неживой природы, что функционирует в условиях, которые зависят от уровня современной техники, состояния окружающей среды и возможностей человека;

во-вторых, дорожное движение – это процесс, который регулирует динамические связи в триаде: человек, транспортное средство, дорога;

в-третьих, дорожное движение, как социальная система, является первоначально опасным, заранее аварийным явлением, связанным с автомобилем как источником повышенной опасности;

в-четвертых, дорожное движение – это реально существующий объект социального управления, поскольку он возникает только там, где есть общественная деятельность людей. С появлением дорожного движения появляются такие функции управленческого процесса, как планирование, координация, согласование, надзор, принуждение, контроль, реализуемых в рамках общественных отношений между участниками дорожного движения;

в-пятых, дорожное движение – это объект управления, который существует в двух аспектах: элементно-структурном – как совокупность людей, транспортных средств, сети дорог, окружающей среды; и функциональном – как непосредственная деятельность по перемещению и созданию условий этого перемещения, так и поведения участников

дорожного движения и нормативной базы, которая все это регулирует [28, с.15].

В.И Майоров определяет такие черты дорожного движения как «дорожное движение объективно обусловлен общественным развитием процесс упорядоченного пространственного перемещения людей, грузов или естественным путем, или с помощью транспортных средств, управляемых людьми, дорожное движение – явление социальное потому, что в нем занята абсолютное большинство населения страны; дорожное движение имеет социальный характер потому, что в процессе него реализуются политические, экономические и культурные интересы государства и общества в целом, дорожное движение – это совокупная волевая деятельность людей, направленная на достижение определенных целей, дорожное движение, как и любая другая коллективная деятельность людей, является управляемым процессом, в котором главным субъектом выступает государство в лице уполномоченных органов, которые составляют единую систему» [48, с.37].

Обобщение указанных точек зрения предоставляет возможность выделить следующие признаки дорожного движения:

- 1) дорожное движение связано с перемещения людей, грузов механическими транспортными средствами, а также людей без транспортных средств;
- 2) это перемещение происходит на дорогах;
- 3) перемещение регламентируется специальными правовыми нормами;
- 4) перемещение регулируется специальными техническими средствами;
- 5) перемещение регулируется государственными органами.

Обобщая признаки дорожного движения, синтезируем его понятие. Дорожное движение – это перемещение людей и грузов механическими транспортными средствами, а также людей без транспортных средств по дорогам, которое регламентируется специальными правовыми нормами,

регулируется специальными техническими средствами и государственными органами.

Анализ указанных определений, дает основания выделить следующие признаки административной ответственности: во-первых, ее основанием является совершение административного правонарушения; во-вторых, к ней могут привлекать только те органы, которым такое право предоставлено законодательством; в-третьих, она заключается в применении к виновным лицам административных взысканий; в - четвертых, нормами отечественного административного права предусмотрен особый порядок привлечения к административной ответственности.

Таким образом можно определить, что административная ответственность это разновидность юридической ответственности, заключающийся в применении к виновным лицам административных взысканий, которые влекут за собой негативные последствия имущественного, морального, личностного или иного характера и налагаемые уполномоченными на то органами или должностными лицами на основаниях и в порядке, установленных нормами административного законодательства.

Указанное влияет на попытки однозначного закрепления понятия административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения. Перечисленные признаки административной ответственности в полной мере характерны также и для административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения.

Поэтому, с учетом вышеизложенного, административную ответственность в сфере безопасности дорожного движения можно определить как применение к лицам, которые совершили административные проступки (нарушения норм законодательства о дорожном движении), административных взысканий, влекущих негативные последствия имущественного, морального, личностного или иного характера и

налагаемые уполномоченными на то органами или должностными лицами на основаниях и в порядке, установленных нормами административного законодательства.

Сущность административной ответственности в сфере безопасности дорожного движения заключается в применении судами, судьями и должностными лицами к водителям транспортных средств, другим участникам дорожного движения, а также должностных лиц, обеспечивающих безопасную эксплуатацию транспорта, дорог, сооружений, административных взысканий за нарушение правил дорожного движения на основаниях и в порядке, предусмотренных нормами административного права.

Обеспечение безопасности дорожного движения только профилактическими мерами является недостаточно действенным, особенно с учетом правовой культуры общества в современных условиях. Административно-правовые нормы были и остаются наиболее действенной мерой воздействия на участников дорожного движения, но необходимым условием эффективного действия правовых норм является соблюдение принципов справедливости, соотносительности совершенного нарушения и назначенного взыскания.

Если же говорить о социальном назначении административной ответственности в сфере безопасности дорожного движения, то здесь можно увидеть двуединое значение. С одной стороны, эта ответственность как один из важнейших методов государственной деятельности обеспечивает надлежащее выполнение задач и функций государства, надежную охрану соответствующих общественных отношений. С другой – реализация ее мероприятий должна основываться на строгом соблюдении принципов гуманизма, социальной справедливости, законности и тому подобное. Поэтому можно с уверенностью утверждать, что место и роль административной ответственности в сфере безопасности дорожного

движения в системе административно-правового регулирования имеет одно из важнейших значений для правоприменительной практики.

Представляется, административная ответственность за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения является одним из важных административно-правовых подинститутами, что служит целям воспитания и наказания правонарушителей, восстановлению правопорядка и предупреждению новых правонарушений.

Дальнейшее исследование содержания основного понятия «административная ответственность за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения» обуславливает необходимость определения сущности понятия «безопасность».

Ведь об упорядоченности дорожного движения можно говорить лишь тогда, когда он безопасен. В целом соглашаясь с таким определением безопасности дорожного движения и обобщая все указанное выше, под безопасностью дорожного движения предлагаем понимать состояние защищенности жизни, здоровья людей, их интересов, а также интересов других лиц во время перемещения людей и грузов механическими транспортными средствами, а также людей без транспортных средств по дорогам, регламентируется специальными правовыми нормами, регулируется специальными техническими средствами и государственными органами.

## **1.2 Методология и степень исследования проблемы административной ответственности в области дорожного движения и ответственность за них**

Административная ответственность вообще и водителей автотранспортных средств в частности – это сложное, многогранное явление, которому присуща большое количество признаков. Возможно, именно этим

объясняется существование такого количества подходов к определению и методов исследования этого понятия.

Как правило, административная ответственность водителей автотранспортных средств исследовалась в аспекте административной ответственности на транспорте, в области дорожного движения, при исследовании юрисдикционной деятельности Государственной автомобильной инспекции.

Если проанализировать научные труды по этому вопросу, то можно сделать вывод, что административная ответственность водителей автотранспортных средств исследовалась несколько фрагментарно или в составе других, более широких научных исследований.

Одним из первых обстоятельных исследований в современной истории РФ была труд. В. Додина и А.М. Пилипчука «Квалификация административных правонарушений на транспорте и связи» [30]. В этой работе впервые были систематизированы составы административных проступков, которые совершаются на автомобильном транспорте, одним из субъектов которых является водитель автотранспортных средств. Несмотря на течение времени и существенное изменение законодательства в отрасли привлечения к административной ответственности за проступки на автомобильном транспорте, это исследование не утратило своего значения.

А.В. Домашенко рассматривала организационно-правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения, дала подробную характеристику складов административных проступков в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, определила факторы, влияющие на состояние аварийности [31].

Е.Ф. Цыба рассматривал административную ответственность за нарушение правил перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом. Автор поддерживает точку зрения ученых-административистов о том, что субъектом указанных административных проступков является физическое лицо, относящееся к категории специальных субъектов. Им

также предложено квалификацию специальных субъектов административных проступков в исследуемой сфере по признаку возраста, с которого субъект приобретает право управлять транспортными средствами соответствующей категории [63, с.24].

А.А. Николаев отдельно рассматривает субъектов административной ответственности за совершение проступков в сфере безопасности дорожного движения, одним из которых является водитель автотранспортного средства, указывает его признаки и особенности [51, с.2].

Немало ученых рассматривали административную ответственность специальных субъектов – водителей автотранспортных средств в рамках исследований, посвященных профилактике правонарушений на транспорте, в том числе на автомобильном. Так, В.В. Егупенко исследовал меры по предотвращению прекращению административных правонарушений на транспорте [30]. А.В. Милашевич посвятил исследования проблемы профилактики административных правонарушений на транспорте [49, с.20], В.В. Новиков – административно-правовым основам профилактики нарушений правил дорожного движения [50], Н.Ю. Веселов – административно-правовой профилактике детского дорожно-транспортного травматизма [22].

Г.К. Голубева основательно исследовала вопросы административно-правовой квалификации нарушений водителями правил эксплуатации автотранспортных средств, административно-деликтный аспект управления транспортными средствами с техническими неисправностями тормозной системы или рулевого управления, а также правового регулирования использования специальных устройств на автомобильном транспорте. Автор указала на большое количество ошибок при квалификации этих административных проступков. Также особого внимания заслуживают исследования Т.А. Гуржия по административно-правовой квалификации нарушения водителями механических транспортных средств правил управления [25].

В.К. Колпаков, А.К. Черновский, В. Гордеев исследовали особенности ответственности за нарушение правил дорожного движения, в частности уделили значительное внимание правовой природе административного проступка; понятие административной ответственности; проблемным вопросом производства в делах об административных проступках [42]. Отдельно рассматривалось место водителя автотранспортного средства в правоотношениях, связанных с производством по делам об административных правонарушениях.

Так, Л.И. Сопильник рассматривал особенности административного производства по делам об административных правонарушениях в сфере дорожного движения [62, с.262]. Вопросам обжалования в административном судопроизводстве постановлений о наложении административных взысканий, в том числе на водителей автотранспортных средств, посвященные исследования В.М. Бевзенко [19, с.116].

Итак, вопросы административной ответственности специальных субъектов – водителей автотранспортных средств, определение административного проступка, который совершается водителями автотранспортных средств, состава указанного проступка, признаков специального субъекта – водителя автотранспортного средства, системы административных взысканий, применяемых к водителям автотранспортных средств, и особенностей привлечения их к ответственности исследовались учеными в рамках более широких исследований, в частности:

- 1) исследование административной ответственности как вида юридической ответственности;
- 2) исследование особенностей административной ответственности отдельных субъектов (участников дорожного движения, военнослужащих, несовершеннолетних, должностных лиц, юридических лиц и тому подобное);
- 3) исследование административной ответственности за отдельные группы правонарушений (в области дорожного движения, на транспорте и тому подобное);

4) исследование профилактики административных правонарушений на транспорте;

5) исследование процессуального порядка привлечения лица к административной ответственности.

При исследовании административной ответственности возможно использование различных методологических подходов.

Основные задачи отбора методов исследования заключаются в том, чтобы систематизировать разрозненные эмпирические и научные знания о проблеме административной ответственности водителей транспортных средств; определить методологию их интеграции в целостную теоретическую систему; обосновать категориальный аппарат института административной ответственности водителей; аргументировать необходимость применения таких методов, которые в сочетании с принципами дадут возможность осуществить достаточно глубокое исследование сущностной характеристики административной ответственности названных выше специальных субъектов.

Административная ответственность вообще и водителей автотранспортных средств в частности имеет достаточно давнюю историю. Поэтому при исследовании этого института целесообразно использовать исторический метод.

Важное значение для исследования имеет диалектический метод. Его принципы требуют рассмотрения всех явлений в развитии, взаимосвязи и внутренней закономерности, в единстве и борьбе противоречий, обусловленности изменений внутренними противоречиями [52, с.185]. Рост количества транспортных средств, увеличение числа водителей приводит к увеличению количества дорожно-транспортных происшествий, в то же время обуславливает необходимость совершенствования автомобильных дорог, дорожного хозяйства, что положительно влияет на аварийность на транспорте.

В обосновании отдельных положений решения проблемы применяется интегративный подход как методологическая основа исследования административной ответственности водителей автотранспортных средств.

В исследовании также применяется гносеологический метод изучения специального субъекта административного правонарушения – водителя автотранспортного средства. Теория познания составляет философскую основу методологии правосознания.

Наиболее общие принципы познавательного процесса разрабатываются диалектикой. Теория социальной диалектики распространяет общие положения и принципы теории познания на общественные науки. Наличие различных научных направлений, стилей научного мышления в правоведении не меняет той обстоятельства, что все они опираются на определенную совокупность общеметодологических принципов. Философские представления и принципы являются важным интегративным фактором при наличии различных подходов к исследованию правовых явлений [27].

Важной задачей современной науки административного права является использование таких современных методов, как системный, структурно-функциональный, формально-логический, которые дают возможность определить особенности административной ответственности среди иных видов юридической ответственности; выделить особенности административной ответственности именно водителей автотранспортных средств; выяснить признаки специального субъекта – водителя автотранспортного средства; сформулировать понятие и выделить признаки административного проступка, совершаемого водителями автотранспортного средства; выделить особенности состава административного проступка в сфере обеспечения безопасности дорожного движения; определить особенности отдельных административных взысканий; выделить особенности привлечения к административной ответственности. На основе указанных методов формулируются собственные теоретические обобщения.

Сравнительный метод обнаруживает незаурядные познавательные возможности в исследовании административной ответственности специальных субъектов – водителей автотранспортных средств. Он используется при сравнении законодательства разных стран для выявления общего и особенного, для определения массива законодательства, которое необходимо гармонизировать с правом ЕС, при сравнении различных видов ответственности. Сравнительный метод используется нами для исследование нормативно-правовой базы административной ответственности специальных субъектов – водителей автотранспортных средств, при разработке предложений по ее совершенствованию. Кроме того, именно с этой целью мы используем формально-юридический метод и метод правовых аналогий.

В работе мы используем социологический подход к изучению проблем аварийности на транспорте по вине водителей автотранспортных средств. По нашему мнению, эмпирические методы являются весьма важными, и резкое игнорирование их не дает возможности выяснить количественные и качественные показатели в административной деликтности в сфере транспорта вообще и с участием водителей автотранспортных средств, в частности.

При анализе административной ответственности в сфере дорожного движения будет также широко применен метод статистического анализа, который дает возможность проанализировать динамику увеличения или уменьшения дорожно- транспортных происшествий.

Бесспорно, лучшие результаты научного исследования административной ответственности специальных субъектов – водителей автотранспортных средств возможны при комплексном использовании всех указанных методов.

### **1.3 Нормативные основания административной ответственности водителей при дорожно-транспортном происшествии**

Среди множества факторов, влияющих на результативность и защищённость участников дорожного движения, одно из первых мест занимает нормативно-правовое регулирование в сфере дорожного движения.

В главе 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 31.12.2017) (с изм. и доп., вступ. в силу с 29.01.2018) [4] (далее – КоАП РФ) – представлены санкции за нарушения ПДД, а так же обозначены субъекты правонарушения.

Наиболее распространённым специальным субъектом правонарушений, является водитель, также в законе предусмотрена ответственность пешехода, пассажира транспортного средства, лицо, которое управляет велосипедом, мопедом, иного (помимо водителя транспортного средства) участника дорожного движения.

Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ (ред. от 28.05.2017) «О полиции» [6] - устанавливает основные права и обязанности сотрудников МВД. Речь идет о должностных лицах, уполномоченных от имени государства или с его санкции совершать односторонние юридически властные действия по привлечению к административной ответственности [40, с.26].

ФЗ «О безопасности дорожного движения» - определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории РФ и регулирует вопросы, связанные с охраной жизни, здоровья и имущества граждан, защитой их прав и законных интересов, а также защитой интересов общества и государства путем предупреждения ДТП, снижения тяжести их последствий. С этого момента каждый водитель обязан застраховать свою гражданскую ответственность, прежде чем начать управлять автомобилем. Это в значительной степени решило проблему возмещения вреда потерпевшим от негативных последствий ДТП.

Указ Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 (ред. 16.05.2017) «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» [35] - закрепляет положения о создании

дополнительных мер безопасности в области дорожного движения. Постановление Правительства РФ о ПДД – устанавливает единый порядок дорожного движения, за нарушение правил которого, наступает административная ответственность.

Постановление Правительства РФ от 29 июня 1995 г. № 647 (ред. 04.09.2012) «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий» [8] – о необходимости ведения отчетности обо всех ДТП, а так же о количестве погибших и пострадавших.

Постановление Правительства РФ от 26.06.2008 № 475 (ред. от 10.09.2016) «Об утверждении Правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов и правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством» [9] - утверждает основания и правила для проведения освидетельствования на состояние опьянения.

Приказ МВД РФ от 5.05.2012 № 403 (в ред. от 7.11.2016) «О полномочиях должностных лиц системы МВД России по составлению протоколов об административных правонарушениях и административному задержанию» [11] – список должностных лиц и их полномочия по составлению административных актов.

Любое действие сотрудников МВД регулируется законодателем, это нужно для того что бы, каждый орган власти действовал в рамках своей компетенции, и четко разграничивал права и обязанности как граждан так и самих сотрудников. Полномочия сотрудников ГИБДД прописаны в приказе МВД России от 02.03.2009 № 185 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации

исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения» [12] (далее – регламент №185).

Выделим основные полномочия касающиеся темы исследования:

1. Основанием для выезда на место ДТП, сотрудника, осуществляющего контроль за дорожным движением, служит указание дежурного. Но в случаях если сотруднику ГИБДД стало известно о дорожно-транспортном происшествии, без указания дежурного, он обязан сообщить о случившемся в дежурную часть, и действовать согласно полученным указаниям.

2. При непосредственном получении информации о ДТП, сотрудник должен выслушать заявителя и по возможности зафиксировать: данные заявителя, время, место, сведения о пострадавших, информацию о том куда были направлены пострадавшие и транспортных средствах на которых они были отправлены, сведения о водителях причастных к ДТП, и информация о свидетелях данного ДТП.

3. По прибытии на место происшествия сотрудник обеспечивает ограждение данного места, устанавливает водителей, а так же свидетелей ДТП. Если один из участников дорожно-транспортного происшествия скрылся, устанавливает марку, тип, государственный регистрационный номер и особые предметы транспортного средства. При необходимости обеспечивает объезд другим транспортным средствам.

4. До прибытия следственно-оперативной группы на место дорожно-транспортного происшествия, в котором пострадал человек, сотрудник: определяет число пострадавших, обеспечивает первую медицинскую помощь, вызывает скорую помощь, организует доставку пострадавших для оказания помощи в медицинское учреждение, сообщает обо всем дежурному, и начальнику оперативной группы прибывшей на место ДТП.

5. После проведения первоначальных действий, составляются протокол осмотра места происшествия, протоколы об административном правонарушении, если были нарушены правила дорожного движения, либо отказ о возбуждении административного правонарушения. Так же составляется схема места дорожно-транспортного происшествия, в которой указываются все предметы и транспортные средства, непосредственно причастных к ДТП.

Местом дорожно-транспортного происшествия чаще всего является проезжая часть дороги (улица, шоссе), где при быстро меняющейся ситуации сложно сохранить в неизменном виде первоначальную обстановку.

Таким образом, сохранность обстановки на месте ДТП относительна.

1 апреля 2017 года, вступил в силу новый административный регламент, но он был отправлен на доработку. Существенных изменений по исследуемой теме не было, в основном нововведения и изменения касались лишь отдельных положений, например: Водитель оказался трезв, но он был доставлен в медицинское учреждение, сотрудник ГИБДД должен отвезти его обратно до автомобиля. В действующем регламенте сотрудник не обязан довозить водителя обратно, из-за этого многие попросту отказываются проходить медицинское освидетельствование и им выписывается административный протокол на основании ст.12.26 КоАП РФ, которая влечет наложение административного штрафа в размере тридцати тысяч рублей с лишением права управления транспортными средствами на срок от полутора до двух лет.

Федеральным законом от 14 октября 2014 г. № 307-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации в связи с уточнением полномочий государственных органов и муниципальных органов в части осуществления государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» [7] были

внесены дополнения, регламентирующие порядок применения мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях. Ст. 25.7 КоАП РФ дополнена частью 6, закрепляющей возможность применения видеозаписи для фиксации проводимых процессуальных действий, за исключением личного досмотра. Материалы, полученные с применением видеозаписи, прилагаются к соответствующему протокол, либо акту освидетельствования на состояние алкогольного опьянения.

Таким образом, при применении мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях в качестве альтернативы участию понятых можно использовать видеозапись. Обязательное участие понятых предусмотрено лишь в одной административной процедуре - личном досмотре.

Правоприменительная деятельность сотрудников полиции может осуществляться в условиях, при которых обеспечить присутствие понятых при необходимости применения меры административного принуждения в области дорожного движения объективно невозможно. Такими условиями выступают Такие условия выступают время суток, дорожные условия, протяженность участков дорог, отдаленность от населенных пунктов, обстоятельства, не требующие промедления в применении мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях и т. д. [20].

Существует проблема реализации закрепленных законом данных полномочий сотрудников ГИБДД в правоприменительной деятельности в области дорожного движения, в связи с тем, что нет правового акта, регламентирующего порядок применения технических средств видеозаписи.

Для преодоления барьеров на пути к использованию технических средств видеозаписи как альтернативы участию понятых, является целесообразным разработка ведомственной инструкции, регламентирующей порядок их использования.

Дорожно-патрульной службе принадлежит большая роль в предупреждении ДТП.

Д.Н. Юрпалова отмечает, «что в некоторых регионах России данная служба подвергается критике со стороны средств массовой информации и населения, так как действует недостаточно эффективно. Непрофессиональные действия сотрудников раздражают водителей и пешеходов, вызывают у них негативную реакцию. Негативная оценка деятельности сотрудников ГИБДД, связана с их: низким уровнем правосознания, формальным подходом к участникам дорожного движения, неэффективной пропагандой безопасности дорожного движения среди граждан, недостаточным уровнем профессионально-психологической подготовки, отсутствием должного внимания к вопросам подготовки водительских кадров» [65].

## **2 Зарубежный опыт привлечения к административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения**

### **2.1 Опыт зарубежных стран в применении мер административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения**

Обобщение практики правоприменительных органов свидетельствует о том, что возникают определенные трудности в применении норм об административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения. Это обусловлено рядом недостатков в конструировании правовых норм в указанной сфере, в понимании объективных и субъективных признаков, а также отсутствия единства в научных рекомендациях и освещении важных вопросов. Решение указанных и других вопросов, требующих применения еще и сравнительно-правового анализа отечественного и зарубежного законодательства, в их соотношении, проблем и тенденций.

Насущная потребность совершенствования регулирования отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения связывается с ростом дорожно-транспортного травматизма в РФ, который значительно превышает показатели большинства стран мира. Несоблюдение правил поведения на автомобильных дорогах является очень серьезной угрозой для жизни и здоровья граждан, что предопределяет повышенное внимание со стороны государства, а также общества на случаи нарушений правил дорожной дисциплины участниками дорожного движения. Поэтому на сегодняшний день приоритетной задачей для общества, которая решается на государственном уровне, является обеспечение безопасных условий дорожного движения.

И именно поэтому возникла потребность в более детальном исследовании содержания проступков в сфере дорожного движения, а также

особенностей применения меры административной ответственности за их совершение и внесение на рассмотрение предложений по изменению и дополнению действующего законодательства с целью повышения эффективности реализации административной ответственности в этой сфере.

В контексте сказанного нужно совершенствовать законодательство об административной ответственности в сфере безопасности дорожного движения с использованием зарубежного опыта, но совершенствование должно происходить таким образом, чтобы оставить положительные аспекты национального законодательства.

Как и в нашем государстве, так и в других странах в отношении водителей-нарушителей правил дорожного движения предусмотрены различные наказания. В отличие от отечественных, зарубежные меры наказания по строгости и содержанию направлены на повышение дисциплины и безопасности дорожного движения.

Наказание и штрафы за нарушение правил дорожного движения в каждой стране разные, но всегда руководствуются одним и неизменным принципом наказания: заплатив за определенное нарушение штраф, правонарушителя снижается желание нарушать ПДД снова. В большинстве стран мира применяются фиксированные штрафы (то есть штрафы установленного размера), налагаемые правоохранительными органами. Также за некоторые нарушения штрафы установленного размера могут взиматься на месте совершения нарушения (во Франции, Германии и Швеции). Размер штрафа инспектор может установить на месте и выписать соответствующую штрафную квитанцию.

В других случаях размер штрафа определяет суд. В некоторых странах (Финляндия, Швеция и др.) установлены правила дневного штрафа (то есть дневные тарифы). По условиям этих правил сумма штрафа зависит от вида нарушения, финансового положения, ежемесячного дохода, психологического состояния, стажа водителя и других данных нарушителя. В Великобритании действуют установленные фиксированные штрафы в

размере 20 или 40 фунтов стерлингов, поэтому нарушители наказываются обычно согласно судебным решениям, вынесенных судами в одностороннем порядке без необходимости присутствия нарушителя. В Германии физическое лицо в случае совершения проступка, о нарушении безопасности дорожного движения, платит штраф от 5 до 1000 евро, а юридическое лицо – не более 500 тыс. евро (в случае неосторожного нарушения) или 1 млн. евро (в случае умышленного нарушения) [18, с.27-28].

В некоторых странах в уведомлении о необходимости оплаты штрафа указываются конкретные сроки, которые также могут быть различными: в Великобритании – до 28 дней, Японии – до 10 дней, в Швеции, согласно закону о взыскания штрафов – до 2 лет.

В Норвегии за превышение установленной скорости инспектор имеет право оштрафовать водителя в пределах 500 \$, в Турции пьяного водителя, который успел нарушить сразу несколько пунктов Правил, могут оштрафовать до 1000 \$, а в Австрии за разговор по мобильному телефону во время управления транспортным средством водитель должен уплатить штраф в размере 300 евро. За нарушение скоростного режима (превышение установленной скорости) инспектор вправе оштрафовать водителя в Англии 1500 \$, в Германии – до 500 евро, в США – до 150 \$, в Голландии до 170 \$, в России – вплоть до лишения прав.

В нынешних условиях очень интересным является именно японский опыт применение ответственности за нарушение в сфере безопасности дорожного движения. Особенностью японских ПДД является то, что за любое их нарушение водителя могут лишить водительских прав на определенный срок.

Например, за проезд на запрещающий сигнал светофора водителя могут не только оштрафовать на 400\$, но и заключить к тюремному заключение и привлечь к исправительным работам на срок до полугода. За превышение скорости наказание применяется в зависимости от тяжести совершенного нарушения (штраф в 800\$ считается легким наказанием).

Также могут лишиться водительского удостоверения и назначить исправительные работы на срок до полугода.

В Японии вообще наказание в виде тюремного заключения применяется за такие нарушения правил дорожного движения: эксплуатация транспортных средств, находящихся в ненадлежащем техническом состоянии (до трех месяцев); нарушение правил проезда железнодорожных переездов (до шести месяцев); управление транспортным средством лицом, не имеющим водительского удостоверения (до двух лет;) передача управления транспортным средством лицу, которое находится в состоянии опьянения, или управление транспортным средством в состоянии опьянения (до трех лет); повреждение технических средств организации дорожного движения (до пяти лет) [53].

Не менее интересным, из Европейских государств, по нашему мнению, является также опыт Германии.

Основным законом является Strassenverkehrsgesetz (Закон о дорожном движении), а также другие законы, регулирующие правовые отношения в сфере дорожного движения, регистрации транспортных средств, ответственности лиц, принимающих участие в дорожном движении и тому подобное. Они все объединены в общий документ Strassenverkehrsrecht (Право дорожного движения) [69].

Вообще за совершение грубых нарушений ПДД немецким водителям не только выписывают штраф, но и начисляют штрафные пункты, которые вносятся в так называемой центральной картотеки Федерального ведомства автодорожного транспорта. В его базе данных насчитываются около 9 млн. оштрафованных водителей. В картотеку заносятся все штрафы от 40 евро. Штрафные пункты погашаются через два года автоматически, если за указанный период нарушитель не получил новые пункты[21].

Неофициальный статус “край безопасных дорог в Европе” получила Швейцария благодаря снижению смертности на дорогах в связи с последовательной политикой государства в этой сфере и внедрению

целенаправленных мер по ответственности за нарушение в сфере дорожного движения. Кроме дорожной полиции, за порядком в Швейцарии следят с помощью видеокамер и фотоаппаратов, а в дежурной части подразделений дорожной полиции установлено большое количество мониторов, на которых отражено все движение[70].

В Швейцарии существенно возросли требования по безопасности транспортных средств и участников дорожного движения: с недавних пор автомобили запрещено оборудовать откидными сиденьями; все мопеды, скутеры и квадроциклы оснащаются средствами защиты от фронтальных столкновений, а их пассажиры обязаны пользоваться шлемами; независимо от времени суток движение транспортных средств разрешена только с включенными фарами; “порог” содержания алкоголя в крови водителя снижена в полтора раза (с 0,8 до 0,5 пр.) [71].

Ужесточилась и ответственность за правонарушения. Сегодня в Европе не пристёгнутый ремень безопасности примерно “стоит” виновному 40 евро, проезд на запрещающий сигнал светофора – 175 евро, управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения – минимум 770 евро. Санкции корреспондирующих деликтных норм предусматривают возможность изъятия транспортного средства, лишение водительского лицензии, общественных работ. В случае систематического игнорирования правил дорожного движения увеличивается не только размер взысканий, но и стоимость годового страхового полиса (таким образом, суммарные потери злостных нарушителей транспортной дисциплины иногда достигают десятков тысяч евро) [24, с.42].

Такой вид взыскания, как лишение права управления транспортными средствами, применяется во многих странах к водителям, которые совершили нарушения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, вследствие чего произошло дорожно-транспортное происшествие или возникли предпосылки к его наступлению. В некоторых странах (Великобритания, Франция, Германия) перечень нарушений, за которые

наступает ответственность в виде лишения права управления транспортными средствами, достаточно большой. В Дании, Норвегии, Швеции, США такой вид наказания применяется, как правило, за совершение действий, имеющих повышенную степень общественной опасности, например: оставление места дорожно-транспортного происшествия и неоказание помощи пострадавшему, управление транспортным средством в состоянии опьянения, уклонения от освидетельствования на состояние опьянения[46, с.53-55].

Усматривая непосредственную связь между количеством примененных под время надзора за дорожным движением средств воздействия и несчастными случаями на путях, Грэн Левшей (США) ввел понятие “индекс репрессии” как показатель работы полиции. Он утверждает, что требуемый объем репрессии может быть определен путем усиления и расширения санкций, применяются к участникам дорожного движения до того времени, пока число происшествий существенно не уменьшится [11, с.63-65].

## **2.2 Зарубежный опыт привлечения к административной ответственности нарушителей правил дорожного движения с помощью автоматизированных технических систем**

Внедрение технических средств фото - и видеофиксации нарушений позволяет в местах установки оборудования снизить количество дорожно-транспортных происшествий на 30%, а также за счет исключения контактов полицейских с правонарушителями максимально исключить «человеческий» фактор в работе полиции. Для обеспечения, указанного используются разные системы, например, RedSpeed. Ее используют органы правопорядка, государственные и муниципальные структуры, а также организации, занимающиеся эксплуатацией дорог и автомагистралей более чем в 12 странах на пяти континентах: США, Великобритания, Индия, Словения, Греция, ЮАР, Азербайджан, Андорра, Испания, Мексика и другие.

Система автоматической фиксации и обработки нарушений ПДД включает в себя оборудование автоматической фиксации нарушений ПДД и центры приема и обработки информации об административных правонарушениях.

Стационарные приборы измерения скорости устанавливаются на аварийно-опасных участках с высоким уровнем концентрации ДТП: прямых скоростных отрезках дорог, искусственных сооружениях с ограниченной видимостью, на основных перекрестках улицах больших городов.

Центры обработки информации принимают информацию о нарушениях ПДД, документируют административные проступки, сообщают об этом правонарушителей и осуществляют контроль своевременности оплаты штрафов.

Система автоматической фиксации нарушений ПДД позволяет фиксировать нарушения скоростного режима и проезд на запрещающий сигнал светофора.

За установление факта нарушения – пересечения транспортным средством стоп-линии перекресток, когда горят красные сигналы светофоров, или превышение допустимой скорости во время горения зеленого сигнала – оно фиксируется как минимум тремя фотоизображениями нарушителей.

Два снимки используются как исчерпывающие доказательства того, что транспортное средство двигалось с превышением установленной скорости или пересек перекресток на красный сигнал светофора; в дальнейшем во время рассмотрения дела в суде за серией фотографий проводится вторичная проверка с помощью нанесенных меток и времени на каждой из фотографий.

Встроенный модуль подсветки не создает помех участникам дорожного движения, позволяет оборудованию функционировать в круглосуточном режиме при любых погодных условиях.

Все полученные изображения и данные кодируются и записываются на специализированный носитель, что исключает возможность перезаписи.

Данные защищены от постороннего влияния путем использования промышленной системы шифрования.

В автоматическом режиме в базе данных система документирует время и место нарушения, скорость транспортного средства, полосу его движения, тип нарушения, его порядковый номер, номер, номер блока камер, время после включения красного света.

Все полученные данные с измерителя скорости и изображения передаются для дальнейшей обработки в полицейские центры обработки информации. С помощью программного обеспечения полицейского центра обработки информации происходит сравнение количества зарегистрированных нарушений с количеством выписанных уведомлений о нарушении правил дорожного движения. Таким образом, полностью исключается человеческий фактор в работе подразделений полиции [57].

Все это в комплексе обеспечивает неотвратимость наказания за совершенное правонарушение, повышает уровень дисциплины в среде водителей транспортных средств, исключает негативное влияние «человеческого фактора» в работе системы, способствует неотвратимости наказания виновных и исключает возможность коррупционных действий дорожной полиции.

Например, в ФРГ согласно закону «О дорожном движении» нарушение ограничения скорости карается лишением свободы до одного года или штрафом, при этом указанное правонарушение фиксируется, «компьютерной программой» составляется административный акт [68]. При этом допустимая скорость в населенных пунктах составляет 50 км/ч, за городом на дороге разрешено движение со скоростью до 100 км/ч, а допуск «безнаказанности» не превышает 3 км/час. Нарушение указанного скоростного режима в населенном пункте карается штрафом в 280 евро и лишением прав на 2 месяца, в других местах такое нарушение обойдется нарушителю в 240 евро и 1 месяц лишения прав. В обоих случаях начисляется по 4 штрафных балла [57].

Более того, молодые индийские ученые разработали комплексную систему автоматического привлечения водителей к административной ответственности за различные, более широкие проступки: нарушение правил проезда перекрестков, превышение скорости, парковки в запрещенных местах, управление автомобилем в состоянии опьянения [67].

К сожалению, В РФ остается малораспространенной использование технологии автоматического фиксирования нарушений ПДД.

### **3 Перспективы и пути совершенствования в сфере законодательства об административных правонарушениях в области дорожного движения**

#### **3.1 Административные правонарушения в области дорожного движения и ответственность за них**

«Безопасность дорожного движения в Российской Федерации состоит из определенного количества субъектов. Деятельность каждого субъекта и их совокупности регулируется правовыми нормами, установленными на территории Российской Федерации. Показатели аварийности в XXI в. достигли максимальных значений за всю историю развития дорожного движения, и, как следствие, повышение эффективности всего механизма обеспечения безопасности и предотвращение административных правонарушений является приоритетной задачей» [45, с.10-12].

«Обеспечение правопорядка – одна из основных функций государства. В свою очередь, безопасность дорожного движения – важнейший элемент правопорядка. Изменение российской государственности, ее стремительное развитие и формирование нового общественного устройства и образа жизни требуют также изменения и пересмотра социальных значений основных правовых явлений. В настоящем и будущем времени невозможно представить иных позиций права, как только в приоритете над государством, а также естественных прав человека над остальными. Действующее законодательство в Российской Федерации в сфере безопасности дорожного движения нуждается в создании условий для наиболее эффективного применения и в совершенствовании в целом. Сформированная в Российской Федерации система правового регулирования безопасности в силу своей сложности и регулярных изменений не всегда эффективна на практике. Однако следует отметить ее общую логичность» [58, с.695].

«Институт административной ответственности является основой системы правового регулирования безопасности дорожного движения.

Административная ответственность реализуется за счет применения административных наказаний в области дорожного движения. Этот элемент является решающим в практике предотвращения административных правонарушений в области дорожного движения, реализуемых правоприменительной деятельностью сотрудников Госавтоинспекции. Не случайно ежегодно научной общественностью обсуждаются проблемы административной ответственности, в том числе за правонарушения в области дорожного движения» [39].

Термин «административная ответственность за правонарушения в сфере дорожного движения» сформирован на основании научных подходов в административно-правовой доктрине к понятию «административная ответственность». «Административную ответственность за правонарушения в сфере дорожного движения следует определить как вид государственного принуждения. Реализуется данное понятие в процессуальной форме, закрепленной в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях. Понятие отражает состояние лица, попавшего под неблагоприятные последствия вреда как личного, морального, так и имущественного характера в результате применения санкций со стороны государства после совершенного им административного правонарушения» [54].

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

Определение административного правонарушения сформулировано в ч. 1 ст. 2.1 КоАП РФ: «административным правонарушением признается противоправное, виновное действие (бездействие) физического или

юридического лица, за которое КоАП РФ или законами субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность».

Административные правонарушения признаются с точки зрения формально-юридических признаков, к которым относятся противоправность, виновность, наказуемость. С данной точки зрения прослеживается отличие в отсутствии общественной опасности от преступлений. Многие авторы полагают, что только малая часть видов административных правонарушений обладает общественной опасностью, а большая их часть ее не несет вовсе.

«Административную ответственность исключает отсутствие одного из признаков совершения административного правонарушения. Признаки административного правонарушения коренным образом отличаются от юридического состава. Это наиболее важно с точки зрения правоприменительной практики, нежели с точки зрения теоретической значимости. Наличие всех признаков административного правонарушения не является полным основанием привлечения к ответственности. В данном случае при отсутствии состава нарушения возможность привлечения к ответственности полностью исключается. Признаки административного правонарушения отличаются от элементов его состава. В научной литературе состав административного правонарушения определяется как совокупность признаков, идентифицирующих деяние как административно наказуемое. Отсутствие хотя бы одного признака означает отсутствие состава в целом – это говорит об ограниченности состава. Статья 24.5 КоАП РФ гласит, что невозможно начать производство дела, а если производство уже начато, то оно будет подлежать прекращению, если отсутствует состав административного правонарушения» [54].

Общим признаком административных правонарушений в сфере дорожного движения является общественная опасность. Именно такую позицию поддерживали известные правоведы В. В. Лукьянов, Б. В. Россинский[55], П. П. Серков[59], Ю. П. Соловей[69] и многие другие

авторитетные ученые. В свою очередь, профессор В. И. Майоров пишет, что «вполне аргументирована и доказана аксиоматическая составляющая общественной опасности административных деликтов» [47, с.86].

«Под общественной опасностью административного правонарушения следует понимать противоправное действие или бездействие, которое совершено физическим или юридическим лицом, предусматривающее административную ответственность на основании закона. Если мы говорим об административной ответственности в области дорожного движения, то мы понимаем, что речь идет о нарушении правил дорожного движения и нормативных актов в данной области» [54].

«Административная ответственность за правонарушения в сфере дорожного движения в случаях их совершения сотрудниками органов внутренних дел, органов уголовно-исполнительной системы, таможенных органов, органов налоговой полиции, а также военнослужащих определяется в соответствии с нормативно-правовыми актами, определяющими порядок прохождения службы, но стоит заметить, что данные сотрудники несут административную ответственность на общих основаниях. К данным лицам на общих основаниях применяются все существующие виды административных наказаний, кроме ареста и для военнослужащих – штрафа» [54].

«В соответствии с принятым законодательством лицо самостоятельно несет ответственность за правонарушения в области дорожного движения. Невозможно перенести вину на другое лицо. Однако для данных правонарушений характерны ситуации с привлечением к ответственности нескольких лиц. К примеру, при эксплуатации аварийного транспортного средства возможно привлечение водителя и лица (сотрудника предприятия), отвечающего за техническое состояние автомобиля. При этом ответственность наступает не за общее правонарушение в целом, а за совершение правонарушения каждым лицом. Правонарушения могут регулироваться различными нормами» [54].

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

«Федеральное законодательство об административной ответственности, несмотря на кодификацию, включает в себя не только КоАП РФ, но и ряд положений, закрепленных в иных федеральных законах или подзаконных актах (в бланкетном виде, что представляет особую сложность для правоприменителя). Тенденция к увеличению количества административно наказуемых деяний приводит к чрезмерному объему федерального законодательства в рассматриваемой сфере, вследствие чего федеральное законотворчество носит бессистемный и хаотичный характер, что уже неоднократно отмечалось учеными-административистами (например, О.С. Рогачева упрекает федерального законодателя в том, что он менее всего учитывает объективность регулируемых общественных отношений, свою волю направляет лишь на ужесточение санкций правовых норм за совершение административных правонарушений). В связи с этим процесс внесения изменений в КоАП РФ лишен какой бы то ни было логической упорядоченности, и это подтверждается попытками разграничения юрисдикционных полномочий на федеральную и региональную составляющие, причем предметы ведения субъектов Российской Федерации в области законодательства об административных правонарушениях были закреплены спустя семь с половиной лет после введения в действие федерального КоАП РФ, что говорит о несвоевременном принятии норм об административной ответственности» [56, с.3].

«В определенной степени это подтверждается и работой законодателя в области совершенствования положений гл. 12 КоАП РФ. Далеко не все изменения, внесенные в последние годы, представляются обоснованными административно-правовой теорией и практикой. Главным образом, за рамками законодательной работы остается обеспечение индивидуального

подхода к лицу, совершившему административное правонарушение. Тенденция к усилению административной ответственности в случае повторного совершения правонарушения демонстрирует только негативный аспект данной проблемы. Естественно, применение более строгих санкций к злостным правонарушителям выглядит логически обоснованным. Однако за рамками законодательной работы остались позитивные аспекты указанной проблемы. Выражаются они в отсутствии системы стимулирования лиц, раскаявшихся в совершении правонарушения, признающих свою вину или совершивших правонарушения впервые. Как отмечается в литературе, в тех случаях, когда санкция позволяет выбрать вид наказания или сумму штрафа, при назначении меры наказания во внимание не принимаются личность, имущественное положение лица, а также не устанавливаются обстоятельства, смягчающие и отягчающие его ответственность» [36, с.17].

«Фактически во многих составах правонарушений, предусмотренных гл. 12 КоАП РФ, существует безальтернативная санкция, когда отсутствует возможность дифференциации размера штрафа (при том, что сам он весьма значителен: например, по ст. 12.8 КоАП РФ он может составлять 30 тыс. руб. или 50 тыс. руб. при условии повторности). При этом, согласно правовой позиции Конституционного Суда России, сформулированной в Постановлении от 15 июля 1999 года № 11-П, конституционными требованиями справедливости и соразмерности предопределяется дифференциация публично-правовой ответственности в зависимости от тяжести содеянного, размера и характера причиненного ущерба, степени вины правонарушителя и иных существенных обстоятельств, обуславливающих индивидуализацию при применении тех или иных мер государственного принуждения» [13].

В санкциях за совершение административных правонарушений, предусмотренных гл. 12 КоАП РФ, такая дифференциация в большинстве случаев отсутствует. Например, несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги (ч. 1 ст. 12.16

КоАП РФ), влечет наложение штрафа в сумме 500 руб., тогда как штраф за поворот налево или разворот, назначаемый по ч. 2 этой же статьи, дифференцирован в размере от одной до полутора тысяч рублей.

Поэтому перспективным выглядит пересчет размеров штрафов, установленных за совершение административных правонарушений в области дорожного движения, с установлением минимального и максимального размера. При этом максимальный размер должен отличаться от минимального не менее чем в три раза, поскольку это будет иметь превентивное значение.

«Нельзя отрицать, что сведения об аварийности на российских дорогах имеют положительную динамику в последние несколько лет: так, за 2013 г. было зарегистрировано 203 618 ДТП с погибшими или пострадавшими, за 2014 – 199 431, за 2015 – 199 868, за 2016 – 177 504. В 2017 г. наблюдался их некоторый рост – 179 017, однако в целом за пять лет количество ДТП, в которых погибли или были ранены люди, сократилось примерно на 11,5%»[33].

Связывать это только с увеличением размеров штрафов за наиболее опасные правонарушения в области дорожного движения, думается, неверно. Определенный вклад в формирование этой динамики был внесен благодаря системным преобразованиям в структуре и полномочиях подразделений МВД России; свою роль сыграли процессы внедрения современных технологий как в области фиксации правонарушений, так и в сфере организации дорожного движения. Повлияло на общую дорожно-транспортную ситуацию и некоторое обновление гражданского автопарка за счет более дорогих и более безопасных автомобилей, а также приобретение гражданами РФ опыта езды по европейским дорогам.

«Далее, определенные проблемы эффективности административной ответственности за совершение правонарушений рассматриваемого вида, могут быть связаны с обеспечением лицу, привлекаемому к административной ответственности, права на защиту. Д.Ч. Купеева в этой

связи вносит достаточно интересные предложения по совершенствованию действующего законодательства. В целях обеспечения равных возможностей в административно-юрисдикционном процессе как участникам со стороны обвинения, так и со стороны защиты, необходимо не просто продекларировать в КоАП РФ право адвоката на сбор доказательств, но и обеспечить его реализацию путем внесения в Закон об адвокатуре и КоАП РФ правовой нормы, устанавливающей ответственность за непредоставление либо за несвоевременное предоставление сведений, запрошенных адвокатом. В ст. 25.5 КоАП РФ необходимо закрепить право защитника проводить расследование, предполагающее совершение действий по сбору, изучению и процессуальному оформлению доказательств, а порядок реализации данного права рационально определить в отдельной статье в рамках Главы 26 КоАП РФ» [44].

«Аналогично необходимо усилить процессуальные гарантии, предоставленные потерпевшему, особенно если ему был причинен физический вред. В данном контексте логичным выглядит предложение Е.С. Герман внести в КоАП РФ положение о том, что если в ходе рассмотрения дела выяснится, что административным правонарушением лицу причинен физический, имущественный или моральный вред, то суд, орган, должностное лицо обязаны привлечь его к участию в деле об административном правонарушении в качестве потерпевшего» [23, с.19].

«При рассмотрении дел об административных правонарушениях, возбужденных в связи с совершением дорожно-транспортных происшествий, выглядит разумным при назначении наказания учитывать возмещение имущественного, физического и морального вреда потерпевшему. В современных исследованиях обосновано, что для совершенствования расследования и доказывания хода события происшествия необходим детальный анализ механизма дорожно-транспортного происшествия, который целесообразно дифференцировать на несколько основных стадий развития опасного события: возникновение опасной ситуации, ответная

реакция водителя, аварийная ситуация, событие происшествия, последствия происшествия (финальная стадия), факторы, способствующие нарушению безопасности движения» [64, с.11].

Вместе с тем, очевидно, что дела о дорожно-транспортных происшествиях, рассматривающийся в административном порядке, не рассматриваются с той же тщательностью, которая присуща предварительному расследованию по уголовному делу. В этой связи представляется необходимым предусмотреть следующие направления совершенствования действующего законодательства:

- в ст. 3.8 КоАП РФ включить положение, согласно которому при наличии исключительных обстоятельств, связанных с опасностью правонарушения, его длительностью и личностью виновного, минимальный срок лишения специального права может быть сокращен наполовину;

- в ст. 3.8 КоАП РФ включить положение, согласно которому при уклонении лица от исполнения данного вида наказания срок лишения специального права может быть продлен не менее чем на один год, но не более чем на пять лет;

- в ст. 31.8 КоАП РФ включить положение, в соответствии с которым лицо, которому впервые назначено наказание в виде лишения права управления транспортным средством должно быть разъяснено право ходатайствовать о досрочном прекращении исполнения данного вида наказания при фактическом отбытии не менее половины срока назначенного наказания;

- «в ст. ст. 47 и 264 УК РФ включить положения об увеличении срока лишения права управления транспортным средством, назначаемого в качестве дополнительного уголовного наказания, до 15 лет. Повышение эффективности административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения может быть рассмотрено и в несколько ином контексте. Как известно, не все возможные нарушения Правил дорожного движения указаны в составах соответствующих административных

правонарушений, предусмотренных в КоАП РФ. В этой связи С.Ю. Кошелкин, например, предлагает дополнить гл. 12 КоАП РФ нормой «Прочие нарушения ПДД РФ» с установлением в качестве санкции административного штрафа в значительном размере» [43, с.30].

Как представляется, указанный подход порождает, в свою очередь, проблему излишней репрессии. Действительно, любое ли несоответствие поведения водителя положениям ПДД РФ должно влечь за собой наступление административной ответственности? Ответ здесь может быть дан скорее отрицательный: использование автомобиля является деятельностью, несущей в себе признаки повышенной опасности, но при этом установление административно-правового запрета должно обладать признаком транспарентности, чтобы его сущность была очевидна лицам-участникам дорожного движения. Повышению эффективности административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения может способствовать и активное взаимодействие подразделений ГИБДД с институтами гражданского общества. Как известно, в 2014 г. был принят Федеральный закон «Об участии граждан в охране общественного порядка» [2], согласно ст. 18 которого народные дружинники, например, обязаны пресекать административные правонарушения. Новый закон регламентировал порядок создания общественных объединений правоохранительной направленности, потому что эта идея оказалась востребованной. Если изменить ситуацию, то ресурсы таких общественных объединений могут привлекаться для решения достаточно актуальных социальных задач. Например, для помощи водителям в условиях дорожных заторов, конфликтных ситуациях (при эвакуации транспортных средств), при возникновении аномальных погодных условий. Они могут использоваться для пропаганды как правовых знаний, способствовать повышению культуры вождения. Одновременно активизация ресурсов гражданского общества может способствовать осознанию участниками движения двух важных аспектов: безопасность дорожного движения не может обеспечиваться

только государством, а нарушение правил дорожного движения неприемлемо не из-за возможной ответственности, а потому, что оно представляет опасность для самого нарушителя и третьих лиц. Эффективность административной ответственности в данном случае может повыситься за счет общепрофилактического компонента, когда она будет наступать по факту умышленно совершенного правонарушения, которого можно было бы избежать при иной мотивации.

### **3.3 Перспективы совершенствования законодательства об административных правонарушениях в области дорожного движения**

Развитие общественных отношений, рост правонарушений в различных сферах и пытающееся успеть нивелировать неблагоприятные последствия законодательство – так выглядит наша правовая действительность. Несмотря на кропотливую работу отечественного законодателя, российское законодательство остается пробельным, зачастую пробелы очевидны, давно обсуждаются и на практике противоречат принципу справедливости.

Рассмотрим пробелы института административной ответственности за нарушения правил дорожного движения.

Разумеется, количество транспортных средств растет, а культура поведения на дороге падает, вследствие чего возникают все новые и новые казусы. Дорожно-транспортную аварийность принято считать насущной социально-экономической проблемой нашего государства и общества, которая возникает по причине неэффективности системы государственного и общественного воздействия на сознание участников дорожного движения.

В 2007 г. значительно ужесточилась ответственность за нарушения в области дорожного движения и, что немаловажно, была унифицирована терминология КоАП РФ и ПДД. Однако и по сегодняшний день не все юридические обязанности участников дорожного движения подкреплены мерами государственного принуждения. В ряде случаев при наступлении

дорожно-транспортного происшествия, повлекшего материальный ущерб, лицо, виновное в причинении ущерба, невозможно привлечь к административной ответственности, так как за его действия этой ответственности не предусмотрено.

Получается, что виновник есть, юридическая обязанность, возложенная ПДД, не исполнена, общественная вредность также усматривается, а ответственности нет. Соглашаясь с доводами о том, что при нарушении рассматриваемых пунктов ПДД общественная вредность может и не наступить, следует уточнить, что, на наш взгляд, привлекать к административной ответственности стоит лишь в случае возникновения в результате правонарушения вреда. Хотя в административном законодательстве имеются примеры, когда к административной ответственности привлекали и без наступления вредоносных последствий (ст. 12.2, 12.3, 12.6 КоАП РФ).

Также, по нашему мнению, не может быть аргументом в пользу отсутствия административной ответственности наличие у потерпевшего права требовать возмещения материального ущерба путем подачи соответствующего искового заявления или обращения в страховую компанию «виновного» лица. При нарушении вышеуказанных пунктов виновник нарушает не только имущественные права, но и общественный порядок. А такие виды ответственности, как административная и материальная (гражданско-правовая), преследуют различные цели.

Рассмотрим конкретные пункты ПДД, нарушение которых не образует состава административного правонарушения.

В соответствии с абз. 5 п. 2.7 ПДД водителю запрещается управлять машиной с нарушением установленного режима труда и отдыха, поскольку транспортное средство является не просто источником повышенной опасности, а потенциальным источником, управление которым требует от водителя максимальной скорости реакции.

Абзац 6 п. 2.7. ПДД запрещает водителям опасное вождение, которое выражается в неоднократном совершении одного или совершении нескольких следующих друг за другом действий, заключающихся в невыполнении при перестроении требования уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения, перестроении при интенсивном движении, когда все полосы движения заняты, кроме случаев поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия, несоблюдении безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства, несоблюдении бокового интервала, резком торможении, если такое торможение не требуется для предотвращения дорожно-транспортного происшествия, препятствовании обгону, если указанные действия повлекли создание водителем в процессе дорожного движения ситуации, при которой его движение и (или) движение иных участников дорожного движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу гибели или ранения людей, повреждения транспортных средств, сооружений, грузов или причинения иного материального ущерба. При этом возникает вопрос: как оценивать неоднократное совершение одного действия, если за это действие не предусмотрено ответственности? МВД РФ уже выступило с инициативой по устранению этого пробела, был подготовлен проект Федерального закона «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части установления административной ответственности за опасное вождение» [3], предусматривающий такую меру ответственности как административный штраф в размере 5 тыс. руб., однако в Государственную Думу указанный проект внесен не был.

За нарушение предписаний п. 8.12 ПДД (предусматривающего движение задним ходом при условии отсутствия помех другим участникам дорожного движения и обеспечения безопасности движения) также не предусмотрено административной ответственности.

КоАП РФ не предусматривает ответственности и за нарушение юридической обязанности, предусмотренной п. 10.1 ПДД: вести транспортное средство с учетом интенсивности движения, особенностей метеорологических и дорожных условий, особенностей и состояния груза на такой скорости, которая позволяет водителю осуществлять постоянный контроль за ситуацией на дороге и избежать ДТП.

Ответственность за нарушение скоростного режима предусмотрена ст. 12.9 КоАП РФ.

Частью 2 п. 10.1 ПДД на водителя возложена обязанность при возникновении опасности принять все возможные меры к снижению скорости вплоть до полной остановки транспортного средства. Однако за данное нарушение также в настоящее время не предусмотрено никакой административной ответственности.

На практике п. 10.1 вменяется, если нет камер, позволяющих определить скорость движения транспортного средства, и/или нет второго участника – транспортного средства, например, съезд в кювет, наезд на животных и пр. Самым распространенным случаем применения п. 10.1 ПДД является наезд на коров. В этой связи стоит отметить, что отсутствие состава административного правонарушения и административной ответственности может стать препятствием для последующего возмещения материального ущерба. Исходя из судебной практики, стоило бы учесть тот факт, что крупный рогатый скот зачастую не признается источником повышенной опасности. Следует отметить, что судебная практика по этому вопросу разнится. Причиной таких разночтений опять же является пробел в правовом регулировании, поскольку отсутствует исчерпывающий перечень источников повышенной опасности, а ст. 1079 Гражданского кодекса РФ [1] может трактоваться по-разному. Так, Куйтунский районный суд Иркутской области в своем решении № 2454/2015 2454/2015~М442/2015 от 17 июля 2015 г. указал: «Суд, принимая во внимание особые свойства предметов, веществ или иных объектов, используемых в процессе деятельности, вправе признать

источником повышенной опасности также иную деятельность, не указанную в перечне. При этом надлежит учитывать, что вред считается причиненным источником повышенной опасности, если он явился результатом его действия или проявления его вредоносных свойств. В противном случае вред возмещается на общих основаниях (п. 18 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26 января 2010 г. № 1). Исходя из указанной нормы, корову (домашнее животное, т. е. животное, используемое человеком в своей деятельности), находящуюся на автомобильной дороге, нельзя признать источником повышенной опасности» [17].

«Противоположного мнения придерживается Яковлевский районный суд Приморского края. В своем апелляционном решении от 4 декабря 2009 г. по делу № 11 16/2009 суд признает вывод мирового суда о том, что источником повышенной опасности следует признать любую деятельность, осуществление которой создает повышенную вероятность причинения вреда из-за невозможности полного контроля за ней со стороны человека» [14]. Аналогичного мнения придерживается и Арбитражный суд Калужской области, который в своем решении от 3 октября 2005 г. по делу № А23 4006/04Г8303 указал: «Суд считает обоснованными доводы истца о том, что деятельность ответчика по выпасу коров связана с повышенной опасностью для окружающих и коровы, составляющие стадо, без осуществления надлежащей охраны являются источником повышенной опасности» [15].

Как правило, при нарушении п. 10.1 ПДД выносится определение об отказе в возбуждении дела об административном правонарушении в связи с отсутствием состава административного правонарушения по п. 2 ч. 1 ст. 24.5 и ч. 5 ст. 28.1 КоАП РФ.

В п. 2 ч. 1 ст. 24.5 КоАП РФ закреплено, что в случае не достижения физическим лицом на момент совершения противоправных действий (бездействия) возраста, предусмотренного КоАП РФ для привлечения к административной ответственности (за исключением случая, предусмотренного ч. 3 настоящей статьи) или невменяемости физического лица,

совершившего противоправные действия (бездействие), состав административного правонарушения отсутствует.

В ч. 5 ст. 28.1 КоАП РФ установлено, что в случае отказа в возбуждении дела об административном правонарушении при наличии материалов, сообщений, заявлений, указанных в п. 2 и 3 ч. 1 настоящей статьи, должностным лицом, рассмотревшим указанные материалы, сообщения, заявления, выносится мотивированное определение об отказе в возбуждении дела об административном правонарушении. Также на практике замечено, что, прекращая производство по делу, должностные лица ГИБДД в своих определениях об отказе в возбуждении дела об административном правонарушении делают вывод о нарушении водителями п. 10.1 ПДД РФ, хотя данное обстоятельство, в соответствии со ст. 26.1 КоАП РФ, самостоятельным предметом доказывания по делу об административном правонарушении не является.

Состав административного правонарушения в действиях лица отсутствует, так как ответственность за нарушение п. 10.1 ПДД нормами КоАП РФ не установлена. Однако установление в определении должностным лицом нарушения п. 10.1 ПДД в рамках дела об административном правонарушении противоречит требованиям КоАП РФ. В соответствии с положениями ст. 1.5, 2.1, 24.1 КоАП РФ возможность решения вопроса о виновности лица в нарушении правил дорожного движения при прекращении производства по делу нормами КоАП РФ не предусмотрена.

«Следовательно, все определения, выносимые сотрудниками ГИБДД, должны быть признаны незаконными, поскольку противоречат требованиям закона. Имеется и судебная практика, отражающая такой подход. В Постановлении Верховного Суда РФ от 26 мая 2011 г. по делу № 81АД112 указано, что КоАП РФ не предусматривает при отказе в возбуждении дела об административном правонарушении обсуждение вопросов о совершении ДТП и нарушении ПДД» [16].

Абзац 4 п. 10.5 ПДД запрещает водителю резко тормозить, если этого не требуется для предотвращения ДТП, так как экстренное торможение требует резкой смены скоростного режима всем потоком транспортных средств и может послужить причиной ДТП, однако соответствующей статьи в КоАП РФ на сегодняшний день не имеется.

Пункт 24.1 ПДД не учтен в ст. 2.3 КоАП РФ. Согласно ее положениям к административной ответственности могут привлекаться лица, достигшие 16 лет. Однако п. 24.1 ПДД допускает к участию в дорожном движении лиц, достигших лишь 14 лет.

Им разрешается управлять велосипедом, гужевой повозкой (санями), быть погонщиком вьючных, верховых животных или даже стада животных.

На наш взгляд, ужесточение административной ответственности за правонарушения, предусмотренные, к примеру, п. 12.9 ПДД, вплоть до ограничения или лишения права управления транспортным средством, с одной стороны, и полное отсутствие административной ответственности за вышеперечисленные нарушения ПДД, с другой стороны, – явное нарушение принципа справедливости. Вина во всех вышеперечисленных случаях чаще всего устанавливается без каких-либо затруднений. Более того, примечанием к ст. 1.5 КоАП РФ, при фиксации происшествия специальными техническими средствами, бремя доказывания своей невиновности возложено на лицо, в отношении которого выносится постановление о привлечении к административной ответственности за нарушения главы 12 КоАП РФ (презумпция вины). В этой связи стоит еще раз упомянуть разработанный МВД проект Федерального закона «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» [10].

В этом проекте предлагается разрешить гражданам снимать нарушения ПДД, за которые пред усмотрена ответственность ч. 1, 3 ст. 12.10, ч. 1, 3 ст. 12.12, ч. 2 ст. 12.13, ч. 2, 3 ст. 12.14, ч. 4, 5 ст. 12.15, ч. 2 ст. 12.16, ст. 12.18 КоАП. На наш взгляд, прежде всего следовало бы разрешить гражданам

осуществлять фиксацию вышеописанных нарушений ПДД (абз. 5 п. 2.7, абз. 6 п. 2.7, п. 8.12, п. 10.1, абз. 4 п. 10.5 ПДД), за которые нет никакой ответственности. Также следовало бы закрепить в качестве основания привлечения к административной ответственности фиксацию правонарушений камерами наружного наблюдения, а не только через специальные мобильные приложения.

## Заключение

С учетом всего выше сказанного предлагаем следующее определение административной ответственности в сфере безопасности дорожного движения: «административная ответственность за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения – это применение к лицам, которые совершили административные правонарушения, посягающие на состояние защищенности жизни, здоровья людей, их интересов, а также интересов других лиц во время перемещения людей и грузов механическими транспортными средствами, а также людей без транспортных средств по дорогах, административных взысканий, влекущих для этих лиц негативные последствия имущественного, морального, личностного или иного характера и налагаемых уполномоченными на то органами или должностными лицами на основаниях и в порядке установленных нормами административного законодательства».

«Безопасность дорожного движения в целом, предотвращение административных правонарушений в сфере дорожного движения в частности на сегодняшний день является первоочередной задачей Правительства Российской Федерации, поскольку имеет общенациональное значение. По некоторым данным, латентность административных правонарушений достигает 30 % и является достаточно высокой» [38, с.150]. Этому способствует появление у многих водителей чувства безнаказанности при совершении административных правонарушений в области дорожного движения, как следствие, пренебрежение правилами дорожного движения. Также в большинстве случаев водители-нарушители уверены в неэффективной работе правоохранительных органов.

«Многочисленные изменения нормативно-правовых актов в течение короткого промежутка времени и устанавливающих санкций на административные правонарушения не благоприятствуют повышению уровня безопасности дорожного движения. В результате деятельность

юрисдикционных органов по профилактике нарушений Правил дорожного движения становится менее эффективной, появляется ряд проблем. Таким образом, основной юрисдикционный принцип – неотвратимость наказания за совершенное административное правонарушение в области дорожного движения – подвергается сомнению и не соблюдается в практической деятельности» [54].

Учитывая изложенное выше, можно сделать вывод о необходимости заимствования опыта зарубежных стран относительно: видов административных взысканий за нарушение правил дорожного движения (в частности, систему административных взысканий может быть дополнено такими мероприятиями как ограничение, запрет или прекращение деятельности субъекта хозяйствования); размеров административных штрафов (устанавливается в основном в размере реального вреда, а в некоторых государствах до реальной суммы ущерба прилагается еще и имущественный размер последствий, которые этот вред нанесет в будущем); внедрение системы начисления штрафных баллов (США, Канада, Великобритания); применение комбинации из различных санкций (например, в Норвегии изъятие удостоверения водителя применяется как дополнительная мера наказания в сочетании со штрафом и тюремным заключением); взыскания штрафа на месте совершения административного правонарушения (Германия, Швеция, Швейцария, Франция); установления наказания за опасные нарушения правил дорожного движения в виде тюремного заключения (Япония); законодательного закрепления пожизненного лишения права на управление транспортными средствами (Дания, Норвегия); совершенствование технических средств организации и надзора за дорожным движением и тому подобное.

Считаем, что совершенствование законодательства РФ о административной ответственности в сфере безопасности дорожного движения с учетом зарубежного опыта должно происходить таким образом,

чтобы сохранить положительные аспекты достояние отечественной системы права.

Анализ возможных путей повышения эффективности мер административной ответственности, применяемых для повышения безопасности дорожного движения, позволяет сформировать следующие выводы:

1. Неприемлемость установления административной ответственности за совершение правонарушений рассматриваемой категории иначе, чем в федеральном законе – Кодексе об административных правонарушениях Российской Федерации.

2. Наличие таких направлений повышения эффективности мер административной ответственности, как: дифференциация размеров административных штрафов, дифференциация (с возможностью существенного сокращения) сроков лишения права управления транспортным средством, создание дополнительных процессуальных гарантий лицам, привлекаемым к административной ответственности, и потерпевшим.

3. Необходимость установления административно-правовой категории злоупотребления правами со стороны лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, а также специального перечня обстоятельств, отягчающих административное наказание за совершение правонарушений в области дорожного движения.

Полагаем целесообразным закрепить административную ответственность за неисполнение вышеуказанных обязанностей в виде административного штрафа. Также следует устранить противоречие между ПДД и КоАП в части возрастного ценза. На наш взгляд, лицо, допущенное к участию в дорожном движении, на основании и в соответствии с ПДД должно нести административную ответственность вне зависимости от его возраста.

На основании вышеизложенного остается лишь констатировать, что административное законодательство при его обширности, динамичности, детальной проработке остается пробельным, противоречивым и в силу его растущей актуальности нуждается во внимании со стороны законодателя.

## Список используемой литературы и источников

### Нормативные правовые акты

Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26 янв. 1996 г. № 14ФЗ // Собр. законодательства РФ. 1996. № 5. Ст. 410.

Об участии граждан в охране общественного порядка: Федер. закон [принят Гос. Думой 21.03.2014] // Рос. газ. – 2014. – 4 апр.

О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части установления административной ответственности за опасное вождение [Электронный ресурс]: проект Федер. Закона № 370577. URL: <http://regulation.gov.ru/projects#npra=52691>.

Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 31.12.2017) (с изм. и доп., вступ. в силу с 29.01.2018). Российская газета. 2001. 31 декабря.

Федеральный закон от 25 апреля 2002 № 40-ФЗ (ред. от 28.03.2017) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». Российская газета. 2002. 07 мая.

Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ (ред. от 28.05.2017) «О полиции». Российская газета. 2011. 8 февраля.

Федеральный закон от 14 октября 2014 г. № 307-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации в связи с уточнением полномочий государственных органов и муниципальных органов в части осуществления государственного контроля (надзора) и муниципального контроля». Российская газета. 2014. 17 октября.

Постановление Правительства РФ от 29 июня 1995 г. № 647 (ред. 04.09.2012) «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий». Российская газета. 1995. 13 июля.

Постановление Правительства РФ от 26.06.2008 № 475 (ред. от 10.09.2016) «Об утверждении Правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов и правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством». Российская газета. 2008. 02 июля; 2016. 12 сентября.

О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: проект федер. закона. URL: <http://regulation.gov.ru/projects#npr=52691>.

Приказ МВД РФ от 5.05.2012 № 403 (в ред. от 7.11.2016) «О полномочиях должностных лиц системы МВД России по составлению протоколов об административных правонарушениях и административному задержанию». Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2012. 3 сентября.

Приказ МВД России от 02.03.2009 № 185 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения». Российская газета. 2009.

### **Акты правоприменительной практики**

Постановление Конституционного Суда РФ от 15 июля 1999 г. № 11-П по делу о проверке конституционности отдельных положений Закона РСФСР «О Государственной налоговой службе РСФСР» и Законов Российской Федерации «Об основах налоговой системы в Российской Федерации» и «О федеральных органах налоговой полиции» // Рос. газ. – 1999. – 3 авг.

Апелляционное решение Яковлевского районного суда Приморского от 4 дек. 2009 г. по делу № 1116/2009. См.: URL: [http://yakovlevsky.prm.sudrf.ru/modules.php?name=docum\\_sud&id=148](http://yakovlevsky.prm.sudrf.ru/modules.php?name=docum_sud&id=148).

Решение Арбитражного суда Калужской области от 3 окт. 2005 г. по делу № А234006/04Г8303 [Электронный ресурс]. URL: [http://supcourt.ru/stor\\_pdf.php?id=444164](http://supcourt.ru/stor_pdf.php?id=444164)

По делу № 81АД112 [Электронный ресурс]: постановление Верхов. Суда РФ от 26 мая 2011 г. URL: [http://supcourt.ru/stor\\_pdf.php?id=444164](http://supcourt.ru/stor_pdf.php?id=444164).

Решение № 2454/2015 2454/2015~М442/2015 от 17 июля 2015 г. [Электронный ресурс]. URL: [http://yakovlevsky.prm.sudrf.ru/modules.php?name=docum\\_sud&id=148](http://yakovlevsky.prm.sudrf.ru/modules.php?name=docum_sud&id=148)

### **Специальная и научная литература**

Банчук А. В. Право об административных нарушениях: опыт стран Западной и Восточной Европы, требования Европейского Суда по правам человека и стандарты Совета Европы // URL: [http://www.pravo.org.ua/files/administr/covv/banchuk\\_pravo](http://www.pravo.org.ua/files/administr/covv/banchuk_pravo) (дата обращения: 05.05.2018 г.)

Бевзенко В.М. Обжалование в административном судопроизводстве постановлений о наложении административного взыскания/ В.М. Бевзенко // Право и общество. Научный журнал. – 2016. – № 1. – С. 116-120.

Бучакова М. А., Романькова С. А. О применении технических средств видеозаписи в правоприменительной деятельности сотрудников государственной инспекции безопасности дорожного движения // Правопорядок: история, теория, практика. 2015. № 1. С. 78.

Безопасность дорожного движения: опыт Германии [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rodon.org/society-111112114049> ( Дата обращения – 13.03.2018 г.)

Веселов Николай Юрьевич Принципы реализации административных взысканий // Общество и право. 2013. №3 (45). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/printsiipy-realizatsii-administrativnyh-vzyskaniy> (дата обращения: 05.05.2018).

Герман Е.С. Административно-процессуальный статус физического лица-участника производства по делам об административных правонарушениях, имеющего личный интерес в деле: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.14. – М., 2013. – С. 19.

Гуржий Т. А. Государственная политика в области безопасности дорожного движения -теоретико-правовые и организационные основы: дис. ... докт. юридическим. наук: 12.00.07 / Гуржий Тарас Александрович. – К, 2011. – 551 с.

Гуржий Т.А. Административно-правовая квалификация нарушений водителями механических транспортных средств правил управления: дис. ... канд. юридическим. наук: 12.00.07 / Т.А. Гуржий. – 2005. – 242 с.

Гусаров С.М. Административно-правовые основы управленческой деятельности государственной автомобильной инспекции по обеспечению безопасности дорожного движения: дисерт. на соискание наук. степени кандидата юридическим. наук: спец. 12.00.07 / С.М. Гусаров. – Х., 2002. – 184 с.

Голосниченко Д.И. Теория полномочий: отечественный и зарубежный опыт их формирования: монография / Д.И. Голосниченко. – К.: Издатель Голосниченко А.М. (ГАМ), 2009. – 356 с.

Долгополова Н.М. Управление общегосударственной системой обеспечения безопасности дорожного движения: автореферат дисерт. на соискание наук. степени кандидата юридическим. наук: спец. 12.00.07 / М.М. Долгополова. – Х., 2003. – 20 с.

Денисов Г.И. Административный надзор в сфере дорожного движения. – М.: ВНИИ МВД СССР, 1982. – 256 с.

Додин Е.В. Квалификация административных правонарушений на транспорте и связи: учеб. пособ. / Е.В. Додин, А.Н. Пилипчук. – К.: НИиРИО КВШ МВД СССР им. Ф.Э. Дзержинского, 1991. – 62 с.

Домашенко О.В. Организационно-правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.02 / О.В. Домашенко. – К., 1993. – 177 с.

Джагулов Г.В. Административная ответственность лиц, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения: основания и порядок реализации / Г.В. Джагулов // Право и безопасность. – 2003. – № 14. – С. 106-109.

ДТП и пострадавшие из-за нарушения ПДД водителями транспортных средств (за январь-декабрь 2017 года) // Госавтоинспекция МВД России [сайт] URL <http://www.gibdd.ru/stat/> (дата обращения 13.03.2018)

Додин Е.В. Квалификация административных правонарушений на транспорте и связи: учеб. пособ. / Е.В. Додин, А.Н. Пилипчук. – К.: НИиРИО КВШ МВД СССР им. Ф.Э. Дзержинского, 1991. – 62 с.

Законодательство России. [Электронный ресурс]. URL: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&firstDoc=1&lastDoc=1&end=102053637> (дата обращения: 03.02.2018).

Иванов И.С. Практический комментарий к Главе 12 КоАП РФ «Административные правонарушения в области дорожного движения». – Система «Гарант», 2013. – С. 17.

Казимирчук В.Л. Социологические проблемы действия права в социологическом обществе / В.Л. Казимирчук // Право и социология. – М.: Наука, 1973. – С. 20–94.

Костылев А. К., Передернин А. В. Проблемы обеспечения гарантий водителей и собственников транспортных средств в условиях электронного юрисдикционного производства // Вестник Тюменского государственного университета. Социально-экономические и правовые исследования. 2014. № 3. С. 148–155.

Косицин Игорь Алексеевич, Шевченко Юрий Павлович Административное правонарушение и преступление: в чем отличие? // Вестник ОмЮА. 2017. №4. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/administrativnoe-pravonarushenie-i-prestuplenie-v-chem-otlichie> (дата обращения: 05.05.2018).

Конин Н.М. Административное право России. Учебное пособие. 3-е изд., перераб. и доп. М.: Проспект, 2015. С. 26.

Кузнецов В.А. Ответственность работников налоговой милиции за административные проступки и порядок ее реализации: дисерт. на соискание наук. степени кандидата юридическим. наук: спец. 12.00.07 / У.А. Кузнецов. – Ирпень, 2004. – 255 с.

Колпаков В.К. Ответственность за нарушение правил дорожного движения: обновление и коллизии: монография / В.К. Колпаков, А.К. Черновский, В. Гордеев. – 2017. – 387 с.

Кошелкин С.Ю. Проблемы производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения на современном этапе // Юридический мир. – 2008. – № 2. – С. 29-32.

Купеева Д.Ч. Статус защитника в административно-юрисдикционном процессе: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.14. – М., 2012. – С. 26.

Майоров В. И. Системный подход к обеспечению безопасности дорожного движения // Транспортное право. 2008. № 2. С. 10–12.

Михайлов Г. И. Обеспечения административной ответственности за нарушения законодательства в сфере безопасности дорожного движения в современных условиях: дис. ... канд. юридическим. наук: 12.00.07 / Г. И. Михайлов. – К., 2011. – 203 с.

Майоров В. И. Общественная опасность административных деликтов бесспорна // Проблемы права. 2016. № 2 (56). С. 85–88.

Майоров В.В. Административно-правовые проблемы управления обеспечением безопасности дорожного движения: дисерт. на соискание научной степени доктора юридическим. наук: спец. 12.00.07 / У.В. Майоров. – Екатеринбург, 1997. – 460 с.

Милашевич А.В. Проблемы профилактики административных правонарушений на транспорте / А.В. Милашевич. –2017. – 20 с

Новиков В.В. Административно-правовые основы профилактики нарушений правил дорожного движения: дис. ... канд. юридическим. наук: 12.09.07 / У.В. Новиков. – К., 1997. – 197 с.

Николаев А.А. Субъекты административной ответственности за совершение проступков в сфере безопасности дорожного движения / А.А. Николаев – 2012. – № 2. – С. 1-6.

Принципы материалистической диалектики как категории познания / ред.кол.: В.А. Лекторский, С.Н. Мареев, Н.А. Сорокин. – М.: Политиздат, 1984. – 304 с.

Правила дорожного движения в Японии [Электронный ресурс]. – Режим доступа:  
[http://www.avtotut.ru/law/pdd\\_za\\_rubezhom/PDDusa/ChinaJapan/](http://www.avtotut.ru/law/pdd_za_rubezhom/PDDusa/ChinaJapan/) (Дата обращения – 13.03.2018 г.)

Полякова Светлана Владимировна Административные правонарушения в области дорожного движения и ответственность за них // Вестник ОмЮА. 2017. №4. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/administrativnye-pravonarusheniya-v-oblasti-dorozhnogo-dvizheniya-i-otvetstvennost-za-nih> (дата обращения: 13.03.2018).

Россинский Б. В. Стариков Ю. Н. Административное право: учебник / Б.В. Россинский, Ю.Н. Стариков. — 5 -е изд., пересмотр. — М.: Норма: ИНФРА-М, 2018. — 576 с.

Рогачева О.С. Эффективность норм административно-деликтного права: дис. ... докт. юрид. наук: 12.00.14. – Воронеж, 2012. – С. 3.

Система автоматической фиксации и обработки нарушений дорожного движения // Новые проекты. – 2014. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ntc-np.kz/index.php>. (дата обращения: 13.03.2018).

Семёнов А. Э. Административная ответственность в области дорожного движения // Молодой ученый. 2015. № 3. С. 694–697.

Серков П. П. Административная ответственность: проблемы и пути совершенствования: автореферат диссертации на соискание ученой степени доктора юридических наук. Специальность 12.00.14 - административное право, финансовое право, информационное право/П. П. Серков. - М., 2010. - 45 с.

Соловей Ю. П. Рецензия на монографию П. П. Серкова «Административная ответственность в российском праве: современное осмысление и новые подходы» (М.: Норма: Инфра-М, 2012. 480 с.) // Административное право и процесс. 2013. № 3. С. 72–80.

Студиникина М.С. Что такое административная ответственность? – М.: Сов. Россия, 1990. – 125 с.

Сопильник Л.И. Особенности административного производства по делам об административных правонарушениях в сфере дорожного движения / Л.И. Сопильник // 2012. – № 3 (58). – С. 260-268.

Цыба Е.В. Административная ответственность за нарушение правил перевозки пассажиров и грузов автомобильным транспортом: автореф. дис. ... канд. юридическим. наук: 12.00.07 / Е.В. Цыба. – 2011. -24 с.

Хачатрян Э.Г. Проблемы экспертных исследований при расследовании нарушений правил дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. – Краснодар, 2012. – С. 11.

Юрпалова Д. Н. Специфика предупреждения дорожно-транспортных преступлений подразделениями ГИБДД // Теория и практика общественного развития. 2014. № 6. С. 179.

Явич Л.С. Общая теория права / Л.С. Явич. – Л.: Изд-во ЛГУ, 1976. – 286 с.

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

Straßenverkehrsgesetz: 03.05.1909: in der Fassung vom 5. März 2003 // BGBl. – I S. 310, 919.

Strassenverkehrsrecht – 3, aktualisierte Auflage-Berlin; Bonn: Regensburg; Walhalla, 1995 (Gesetze der Bundesrepublikdeutschland).s 9-53.

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

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