

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

Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра «Конституционное и административное право»

(наименование)

40.05.01 Правовое обеспечение национальной безопасности

(код и наименование направления подготовки)

Государственно-правовая

(направленность (профиль) / специализация)

## **ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (ДИПЛОМНАЯ РАБОТА)**

на тему Административная ответственность за правонарушения в области  
дорожного движения

Обучающийся

Н.А. Гладков

(Инициалы Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

канд. юрид. наук, доцент А.А. Иванов

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

Тольятти 2023

## Аннотация

Актуальность данного исследования обусловлена тем, что соблюдение правил дорожного движения, а также безопасности такового обеспечивает общественную безопасность в целом, а также, затрагивает абсолютно каждого человека.

Общественные отношения, формирующиеся в сфере дорожной безопасности, характеризуются высокой сложностью. В связи с этим возникает потребность в создании комплексной системы нормативно-правового регулирования.

Объект исследования – общественные отношения, складывающиеся в области административной ответственности, наступающей при нарушении правил дорожного движения.

Предмет исследования – правовые нормы, регулирующие общественные отношения, складывающиеся в области административной ответственности за нарушение правил дорожного движения, а также применение нормативных документов в практике дорожного движения.

Цель настоящей работы состоит в комплексном анализе вопросов, связанных с теоретико-правовыми основами административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

Структура работы. Данное исследование состоит из введения, трех глав, заключения и списка используемой литературы и используемых источников.

## Оглавление

Введение.....	4
Глава 1 Понятие и правовые основы административной ответственности в области дорожного движения .....	8
1.1 Нормативно-правовое регулирование безопасности дорожного движения .....	8
1.2 Понятие, признаки и виды административной ответственности.....	11
Глава 2 Меры административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения .....	19
2.1 Общая характеристика мер административной ответственности в области дорожного движения.....	19
2.2 Административные наказания за совершение административных правонарушений в области дорожного движения.....	38
Глава 3 Отдельные вопросы применения административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.....	47
3.1 Проблемы правового регулирования института административной ответственности в области дорожного движения .....	47
3.2 Предложения и рекомендации по совершенствованию законодательства об административной ответственности субъектов в области безопасности дорожного движения.....	55
Список используемой литературы и используемых источников.....	68

## Введение

Потребность в обеспечении безопасности дорожного движения увеличивается с каждым годом, что связано с высоким приростом количества транспортных средств в стране.

Справедливо отмечено, что «в Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации, опубликованной в 2017 году, с планами на 2018 - 2024 годы определяет одну из целей - «в качестве целевого ориентира на 2024 год устанавливается показатель социального риска, составляющий не более 4 погибших на 100 тыс. населения». В Российской Федерации единственный город, который достиг данного показателя – Москва. Таким образом, тема безопасности дорожного движения – важное направление внутренней политики государства на ближайшие десятилетия» [33].

«Вместе с тем, социальная потребность в обеспечении дорожной безопасности обусловлена значительным размером экономического ущерба, возникающего в результате ДТП. Данное обстоятельство указывает на необходимость формирования эффективной правовой базы. Высокая аварийность представляет собой значимую социально-экономическую проблему в стране. Этот вопрос также был поднят Президентом на заседании президиума Госсовета: «сохранение жизни и здоровья тысяч граждан страны - важнейшее направление государственной политики. Уровень безопасности на дороге напрямую влияет на социальноэкономическое развитие, на эффективность работы транспортной инфраструктуры» [33].

Общественные отношения, формирующиеся в сфере дорожной безопасности, характеризуются высокой сложностью. В связи с этим возникает потребность в создании комплексной системы нормативно-правового регулирования.

Современное правовое государство подразумевает тесное взаимодействие с населением. Для урегулирования отношений между гражданином и государством используются административно-правовые

механизмы, в том числе, механизмы административной ответственности. Отсутствие эффективной системы применения ответственности делает невозможным активное развитие государства со стабильной экономикой. Следовательно, полноценное существование гражданина в обществе предполагает наличие общих знаний об институте административной ответственности.

На сегодняшний день, как показывает статистика, большое количество граждан стремится избежать административной ответственности, в том числе назначаемой вследствие нарушений правил дорожной безопасности. В связи с этим важной составной частью в области обеспечения безопасности дорожного движения является деятельность государственных органов. Данные органы уполномочены применять меры ответственности в отношении лиц, нарушающих правила дорожной безопасности. Однако данная сфера применения ответственности отличается наличием некоторых проблемных зон.

Степень научной разработанности темы исследования обусловлена большим количеством существующих в настоящее время научных исследований, посвященным вопросу, затронутому в выпускной квалификационной работе. В настоящее время в научной среде накоплено большое количество сведений о деятельности государственных органов, уполномоченных назначать административную ответственность за нарушения ПДД. Но значительный рост аварийных ситуаций указывает на необходимость доработки законодательных основ и регламентов применения административной ответственности. Так, организация и функционирование института контроля в рамках реализации административной ответственности в целом изучена достаточно сильно. Здесь можно говорить о трудах Алехина А.П., Козлова Ю.М., Попова Ю.Н., Россинского Б.В., Старилова Ю.Н. Однако, тема административных правонарушений в сфере дорожного движения, в частности, за нарушения правил дорожного движения, является мало освещенной, правда, не стоит думать, что это означает полное отсутствие

соответствующих знаний в юридической науке. Так, например, можно говорить о научных работах Антонова С. Н., Панковой О.В., в то время как законодательная база в данной сфере освещает весь спектр административных наказаний.

Объект исследования – общественные отношения, складывающиеся в области административной ответственности, наступающей при нарушении правил дорожного движения.

Предмет исследования - правовые нормы, регулирующие общественные отношения, складывающиеся в области административной ответственности за нарушение правил дорожного движения, а также применение нормативных документов в практике дорожного движения.

Цель настоящей работы состоит в комплексном анализе вопросов, связанных с теоретико-правовыми основами административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

Для достижения цели необходимо решить следующие задачи:

- рассмотреть нормативно-правовое регулирование безопасности дорожного движения;
- охарактеризовать понятие, признаки и виды административной ответственности;
- изучить общую характеристику мер административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения;
- обозначить административные наказания за совершение административных правонарушений в области дорожного движения;
- представить проблемы правового регулирования института административной ответственности в области дорожного движения;
- предложить рекомендации по совершенствованию законодательства об административной ответственности субъектов в области безопасности дорожного движения.

Методологическую основу исследования составляют общенаучные (обще-логические) и специально-юридические методы исследования, в

частности автором использовались элементы системно-структурного, сравнительно-правового, формально-юридического и иных методов.

Нормативную и эмпирическую базу исследования составляют Конституция РФ, федеральные законы, Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, Гражданский кодекс РФ, Правила дорожного движения РФ, Указы Президента РФ.

Теоретическая значимость исследования определяется его актуальностью, научной новизной и сформулированными выводами. Материалы исследования расширяют представления о деятельности государственных органов в области административной ответственности за нарушения данного рода в Российской Федерации, а также её правовой регламентацией в действующем законодательстве. Аргументированы подходы к решению проблемы недостаточной эффективности деятельности государственных органов по привлечению к административной ответственности в области дорожного движения, которые могут служить основой для дальнейших теоретических исследований в области государственного управления в данной сфере.

Практическая значимость исследования состоит в том, что выводы и предложения, изложенные в исследовании, обогащают теорию государственного управления в сфере безопасности дорожного движения и содействуют дальнейшему совершенствованию федерального законодательства в области привлечения к ответственности при нарушении правил дорожного движения.

Структура работы обусловлена логикой научного исследования, отражённой в его целях и задачах. Она представлена введением, тремя главами, заключением и списком используемой литературы и используемых источников.

# **Глава 1 Понятие и правовые основы административной ответственности в области дорожного движения**

## **1.1 Нормативно-правовое регулирование безопасности дорожного движения**

Нормативно-правовое регулирование безопасности дорожного движения имеет своими целями обеспечение безопасности всех участников дорожного движения, снижение процента ДТП, увеличение ответственности водителей и другие. Законодательство также регламентирует порядок получения водительских прав, инструктажи, нормы допустимой скорости, использование правил обгонов. Нарушение соответствующих правил приводит к административной ответственности.

Нормативно-правовое регулирование безопасности дорожного движения включает законы, правила и стандарты, которые устанавливают требования к устройству и эксплуатации транспортных средств, поведению водителей и пешеходов, организации дорожного движения и др. Оно осуществляется на международном, национальном и региональном уровнях.

В мировом масштабе основным документом по безопасности дорожного движения является Венская конвенция о дорожном движении от 8 ноября 1968 года. В ряде стран действуют также национальные законы и правила, устанавливающие требования к безопасности дорожного движения.

Конституция РФ закрепила основные права и свободы человека и гражданина, наложила запрет на применение пыток. На этой основе разработаны и развиты положения об административных мерах пресечения и их применения в федеральных законах [32]. Одним из таких является Федеральный закон от 07 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» [37].

В России основным законом в рассматриваемой области общественных отношений является Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 года, который устанавливает общие принципы

и требования к организации и обеспечению безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации. Кроме того, действуют правила дорожного движения, стандарты и технические регламенты, устанавливающие требования к конструкции и эксплуатации транспортных средств.

На международном уровне существует ряд документов, так или иначе связанных с административными мерами пресечения. Но можно выделить главный документ, тем более что именно он ратифицирован в России. Речь идет о Европейской конвенции о защите прав человека и основных свобод. Например, в ст. 3 Конвенции налагается запрет на применение пыток: «Никто не должен подвергаться ни пыткам, ни бесчеловечному или унижающему достоинство обращению или наказанию».

В ст. 5 Конвенции провозглашено право на свободу и личную неприкосновенность, что означает, что никто не может быть лишен свободы иначе как в определенных случаях и в порядке, определенном законом. Это та основа, которая в том числе была положена в построение национального уровня нормативно-правового регулирования применения административных мер пресечения.

Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. N 195-ФЗ (далее - КоАП) является главным источником в области регулирования производства по делам об административных правонарушениях.

Исчерпывающий перечень административных правонарушений, совершаемых в области дорожного движения, предусмотрен статьями главы 12 КоАП РФ. Их объект - те отношения, которые возникают в области обеспечения безопасности дорожного движения.

«Термин «безопасность дорожного движения», в силу своей значимости, к настоящему времени получил свое нормативное закрепление, как в международных нормативных правовых актах, так и в национальном законодательстве большинства стран, включая федеральное законодательство

России. Так, согласно ч.1 ст. 7 Конвенции о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 года), пользователи дорог обязаны вести себя так, чтобы не создавать опасности, либо препятствий для движения, не подвергать опасности других людей и не наносить ущерба государственному, общественному или частному имуществу» [25, с. 28].

«Важно отметить несоблюдение иерархии тех ценностей, которые охраняются нормами Конвенции, ведь интересы личности, поставлены на второе место после возникновения препятствий для дорожного движения, несмотря на свое определяющее значение» [25, с. 29].

В России правовой основой регулирования общественных отношений в этой сфере выступают:

- Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [38];
- Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» [26] т.д.

Объективная сторона административных правонарушений, совершаемых в области дорожного движения, может быть в виде: - действия (например, ст. 12.1 КоАП РФ) или – бездействия (например, ст. 12.17 КоАП РФ) [18].

При юридической квалификации необходимо всесторонне учитывать тот факт, что многие составы нарушений в области дорожного движения носят формальный характер, хотя отдельные и предусматривают наступление каких-либо вредных последствий (примером здесь может служить ст. 12.24 КоАП РФ).

Совершенствование нормативно-правового регулирования безопасности дорожного движения может осуществляться через изменение правовых актов и развитие технологий, улучшение инфраструктуры и обеспечение квалифицированного обучения водителей. Важным направлением является также повышение осведомленности населения о

правилах дорожного движения и рисках на дороге, что может способствовать формированию безопасной дорожной культуры в обществе.

Таким образом, можно прийти к выводу, что нормативно-правовое регулирование безопасности дорожного движения является важным элементом общественной политики в области обеспечения безопасности на дорогах. Соответствующие законы и правила необходимы для снижения риска ДТП, уменьшения травматизма и смертности на дорогах и повышения уровня безопасности участников дорожного движения.

## **1.2 Понятие, признаки и виды административной ответственности**

Административная ответственность – это форма государственно-правовой ответственности за нарушения административного законодательства. То есть, если человек совершил нарушение правил, установленных административными законами, он может быть привлечен к административной ответственности.

Административная ответственность имеет очень высокое социальное значение, поскольку является востребованным в системе права Российской Федерации, а также сложившейся социальной практикой институтом. В силу того, что каждой отрасли права присущ свой метод правового регулирования, затрагивающий основные группы общественных отношений этой отрасли.

Для административной ответственности характерен метод административно-правового регулирования, предназначенный для придания юридических свойств, присущих только определенной группе отношений. Именно из таких особенностей складываются однородные социальные отношения, которые лягут в основу выделения отдельной отрасли права.

Так же, как и все другие виды юридической ответственности (уголовная, гражданская, дисциплинарная и пр.), административная ответственность устанавливается через правовые нормы, издаваемые государством, являющимися основными характеристиками ответственности (основания

ответственности, меры, применимые к нарушителю, порядок рассмотрения дел, исполнение мер).

Административное право считает, что только назначенное административное наказание может повлечь ответственность, несмотря на большое количество мер принуждения, таких как досмотр, задержание, изъятие, реквизиция и т.п.). Соответственно, можно сказать, что под административной ответственностью подразумеваются санкции, применяемые уполномоченным органом или должностным лицом в виде административных наказаний лиц, совершивших административное нарушение.

В соответствии с законодательством, «административное правонарушение – противоправное, виновное действие или бездействие физического, или юридического лица», влекущее административную ответственность, предусмотренную кодексом об административных правонарушениях.

В юриспруденции встречаются и отличное толкование понятия административной ответственности. К примеру, В.Л. Кулапов говорит, что «правонарушение представляет собой виновное противоправное действие или бездействие лица, которое причиняет определенный вред отдельным лицам, обществу, государству».

В свою очередь, Е.В. Климович и А.В. Кузнецов полагают, что «правонарушение понимается как виновное поведение правоспособного индивида, которое находится в противоречии с предписаниями норм права, а также причиняет вред другим лицам и влечет за собой юридическую ответственность».

В соответствии со ст. 1.1 КоАП РФ основу законодательства об административных правонарушениях составляет сам этот кодекс (КоАП РФ) и принимаемые в соответствии с ним законы субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях. Задачи данного законодательства:

- «охрана личности;
- защита прав и свобод человека и гражданина;
- охрана здоровья граждан и санитарно-эпидемиологического благополучия населения;
- защита общественной нравственности;
- охрана окружающей среды;
- установленного порядка осуществления государственной власти, общественного порядка и общественной безопасности, собственности, защита законных экономических интересов физических и юридических лиц, общества и государства от административных правонарушений, а также предупреждение административных правонарушений».

Философская наука характеризует ответственность весьма широко, многопланово, объемно и, что особенно важно, фундаментально.

Наиболее многопланово ответственность характеризуется в Конституции РФ. Например, в преамбуле говорится «об ответственности за свою Родину перед нынешним и будущими поколениями». Это характеризуется пониманием ответственности в широком историко-философском, нравственном и патриотическом плане. Кроме того, в Конституции имеются характеристики различных аспектов, касающихся конституционно-правовых, уголовных, гражданских, экологических и других граней ответственности.

Для того чтобы дать характеристику понятию административной ответственности, нужно обратиться, а функциям, ею выполняемым. К таковым относятся:

- предупредительно-воспитательная (превентивная), призванная побуждать субъектов права соблюдать и уважать нормы права, с помощью нравственной перестройки личности, путем остановки противоправного поведения;

- карательная (иногда ее называют штрафной или репрессивной), выраженная в санкциях, применяющихся для наказания правонарушителя в силу противоправности его деяния;
- сигнализационная, характеризующая правонарушителя. Так, продолжение противоправного поведения, повторение совершения однотипного административного правонарушения в течение года, сигнализирует, что необходимы более строгие меры наказания к виновному лицу;
- также выделяется ограничительная функция, заключающаяся в создании предпосылок ограничения последствий вреда возможного правонарушения, которая проявляется в самом характере и свойствах таких мер административного наказания, как лишение специального права, административный арест, административное выдворение. Также можно отнести и дисквалификацию как вид административного наказания.

Общие черты юридической ответственности выражены: принудительным характером мер воздействия на нарушителей, отрицательной оценкой поведения, и общей целью – воспитанием нарушителей и профилактикой правонарушений. Более подробно об этих общих чертах:

- «любая ответственность проявляется через государственное принуждение, поскольку через органы государственной власти и местного самоуправления реализуются властные полномочия;
- принуждение является правовым, так как соблюдает принципы законности и справедливости права. Существует правовая регламентации объемов и пределов административной ответственности, нормативного установления оснований, содержания и процессуальных форм реализации, на основании которой административная ответственность применяется. Иными словами, нормы, которые регулируют элементы административной

ответственности, составляющие ее, сами являются институтом административного права в совокупности;

- административная ответственность влечет наступление неблагоприятных последствий для нарушителя, которые предусмотрена в правовой норме ее санкцией. Неблагоприятные последствия могут выражаться для правонарушителя в лишении или ограничении морального, материального или физического характера;
- итоговая правовая оценка от имени государства, охарактеризовывающая и деяние, и нарушителя, содержится в мерах административной ответственности. То есть административное наказание является окончательным, последним шагом в борьбе с правонарушителем, и за совершение общественно опасного деяния виновный подвергнется административному наказанию. В этом признаке выражается специфика юридической (и в частности- административной) ответственности: государство всегда осуждает и порицает виновное поведения, правонарушителя;
- это негативная, или ретроспективная, ответственность, так как всегда является результатом правонарушения» [15, с. 39].

Помимо прочего, административная ответственность характеризуется наличием уникальных свойств, которые не относятся к другим видам юридической ответственности:

- является видом правовой ответственности, которая применяется вследствие совершения субъектом административного правонарушения. Иными словами, действия гражданина оказывают негативное воздействие на общественные отношения, которые являются объектом государственного регулирования. Нарушение установленных законодателем норм влечет за собой применение мер административной ответственности;
- как правило, случаи административных правонарушений рассматриваются во внесудебном порядке. Но могут встречаться и

исключения, когда ответственность назначается судебным органом. В остальных случаях решения принимаются должностными лицами государственных органов, являющихся субъектами административной юрисдикции;

- субъект, которым было совершено правонарушение, и должностное лицо, которым выносится решение о применении административного наказания, не находятся в подчинении друг у друга. Данная характеристика отличается административную ответственность от дисциплинарной;
- сущность административной ответственности заключается в воздействии, которое оказывается на граждан, совершивших административное правонарушение. Инициатором воздействия является полномочный государственный орган и должностное лицо, принимающее решение. Основным значением административной ответственности является воспитательное и превентивное воздействие на субъект, которым было совершено правонарушение;
- административная ответственность назначается вследствие совершения наименее опасных правонарушений, что обуславливает применение менее суровых санкций, в отличие от, например, уголовной ответственности [14];
- в результате нарушения административного законодательства по отношению к гражданину применяется административное принуждение. Наиболее распространенным видом является административное наказание. Пресекательные и предупредительные меры не назначаются в случае административных правонарушений;
- административные правонарушения не способствуют судимости гражданина. В ряде случаев может наступать увольнение с места работы;
- меры административной ответственности могут быть применены к физическим и юридическим лицам. При этом на выбор меры

- ответственности не влияет организационно-правовая форма, местонахождение и другие характеристики юридического лица;
- применение мер административной ответственности отличается простотой, экономической выгодой и высокой скоростью реализации. Другие методы юридической ответственности являются более сложными для исполнения [3, с. 31].

Принимая во внимание содержание ст. 1.1 КОАП РФ, можно говорить о том, что полномочиями на применение мер административной ответственности наделено большое количество государственным органов. Особое значение для института административной ответственности имеют законодательные органы федерального и регионального уровней власти.

Широкий круг уполномоченных органов и должностных лиц применяет меры административной ответственности. Они назначают правонарушителю административное наказание, тем самым реализуя свои полномочия к таковым относятся: различные органы исполнительной власти, судьи (мировые судьи), комиссии по делам несовершеннолетних и защите их прав, а также, в соответствии с законами субъектов РФ, административные комиссии или иные коллегиальные органы. Круг дел, которые рассматривают судьи, и их исключительные компетенции сегодня значительно расширен в Кодексе об административных правонарушениях.

Важная черта административной ответственности – возможность рассматривать ее в качестве совокупности материальных и процессуальных правоотношений (материально - деликатных, и административно- деликтных). Более того, часто происходит слияние этих двух видов для реализации административной ответственности.

Несмотря на имеющиеся отличия, следует отметить, что общим для всех видов юридической ответственности (уголовной, гражданской, дисциплинарной и пр.) является основание ее возникновения, то есть совершенное правонарушение.

Признаки административной ответственности включают наличие нарушения правил, установленных административными законами, наличие вины (намерения или неосторожности) у нарушителя, а также наличие законодательного предписания о возможности привлечения к административной ответственности за конкретное нарушение.

Виды административной ответственности могут различаться в зависимости от характера нарушения. К ним относятся штрафные санкции, лишение права занимать определенную должность или заниматься определенной деятельностью, административный арест и т.д. Обычно вид наказания зависит от тяжести нарушения и других обстоятельств дела.

Можно прийти к выводу, что административная ответственность является важной составляющей системы правовых санкций, которые предназначены для обеспечения соблюдения законов и порядка в государстве.

## **Глава 2 Меры административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения**

### **2.1 Общая характеристика мер административной ответственности в области дорожного движения**

Административная ответственность – это вид юридической ответственности, который возникает в случае нарушения государственных правил и нормативов, установленных в сфере административного права.

Предпосылкой для назначения административной ответственности является факт совершения гражданином или организацией административного проступка (правонарушения). Однако наиболее тяжкие правонарушения в сфере дорожной безопасности влекут за собой уголовную ответственность (так, например, лицо, находящееся в состоянии опьянения и управляющее автомобилем или другим транспортным средством, совершает административное правонарушение. Это влечет административную ответственность по статье 12.8 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях). При фиксации повторения такого правонарушения предусмотрена уголовная статья 264.1 Уголовный Кодекс РФ «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию»).

Административным правонарушением признается противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, за которое КоАП РФ либо законами субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях. Противоправная деятельность субъекта может подразумевать осуществление действий или отсутствие необходимых действие, отказ от исполнения возложенных обязанностей, требований должностных лиц, государственных органов.

Признаки административной ответственности:

- наличие нарушения административного закона или правил;

- наличие вины (умысла или неосторожности) со стороны нарушителя;
- наличие мер юридической ответственности, предусмотренных законом.

Виды административной ответственности:

- административный штраф – это денежное взыскание, которое назначается за нарушение административного закона или правил;
- административный арест – это временное ограничение свободы движения нарушителя, которое может быть назначено за тяжкие нарушения административного закона;
- административное лишение прав – это временное или постоянное ограничение права управления транспортными средствами, которое может быть назначено за определенные виды нарушений ПДД;
- другие меры административной ответственности – к ним относятся такие меры, как конфискация имущества, приостановление деятельности организации и другие меры, предусмотренные законом [2, с.23].

Как отмечено в специальной литературе относительно административных правонарушений, «по Кодексу об административных правонарушениях к таковым относятся правонарушения, которые посягают на жизнь и здоровье граждан, на права в области охраны собственности, в области дорожного движения, посягающие на институты государственной власти, в области финансов, налогов и сборов, посягающие на общественный порядок и безопасность, в области защиты государственных границ, посягающие на институты государственной власти, в промышленности, в области охраны окружающей среды, в ветеринарии, на транспорт, а также в иных сферах, предусмотренных Кодексом и законами субъектов РФ об административных правонарушениях» [3, с.45].

«Дело в том, что не любое противоправное деяние, может быть признано административным правонарушением, даже при наличии у него всех признаков последнего (противоправность, виновность, наказуемость). Состав

административного правонарушения в нем может отсутствовать, что исключает привлечение к административной ответственности лица, совершившего его. Это понимание обеспечивает законность привлечения лица к ответственности, для ограничения административных правонарушений (например, от схожих преступлений). Состав административного правонарушения - это совокупность признаков, которые делают конкретное деяние административным правонарушением, установленных правом.

Только наличие административного состава в деянии может являться основанием для наступления за его совершение административной ответственности. Так например, совершение несовершеннолетним (ребенок до 16 лет) административного проступка в виде безбилетного проезда в пригородном транспорте без сопровождающегося, не может привести к административной ответственности, так как несмотря на наличие всех признаков административного правонарушения (противоправность, виновность, наказуемость), таковым деяние не является, в силу отсутствия одного из компонентов состава административного правонарушения - субъекта правонарушения (так как физическое лицо может быть субъектом только после 16 лет)» [9, с. 112].

К элементам состава административного правонарушения относятся:

- «объект административного правонарушения - отношения в обществе, которые регулируются нормами права и охраняются мерами административной ответственности (например, права граждан);
- объективная сторона административного правонарушения – система признаков, которые характеризуют внешние проявления правонарушения, предусмотренные нормами права. Административный проступок характеризуется как акт внешнего поведения правонарушителя, образующего объективную сторону состава правонарушения. Она включает противоправные действие и бездействие и наступившие вредные последствия в качестве

признаков состава административного правонарушения. Кроме того, третьей составляющей объективной стороны правонарушения являются причинно-следственные связи между деяниями и наступившими в их последствии вредные последствия. Это обстоятельства появления вредных последствий противоправного деяния, а также возможные причины, обуславливающие его совершение. Однако часто в административных правонарушениях установление такой связи не требуется, поскольку данное правонарушение имеет формальный состав, то есть не несет материального вреда, а лишь общественный вред или угрозы, что позволяет не сомневаться в связи противоправного действия и его последствия. Но это не значит, что административным законодательством не предусмотрены материальные составы административных правонарушений. Другими признаками объективной стороны состава административного правонарушения являются время, место, характер совершения деяния, его повторность, неоднократность, злостность, систематичность, однако, они носят факультативный характер, поскольку встречаются далеко не во всех составах, в отличие от обязательных признаков (противоправного действия (бездействия), наступление вредных последствий и причинно-следственные связи);

- субъект административного правонарушения – им может быть физическое (достигшее 16 лет) или юридическое лицо. При этом законодательно выделяются: общие субъекты (любые субъекты, достигшие 16 лет, являющиеся вменяемыми), специальные субъекты (сюда водят должностные лица, водители, несовершеннолетние и пр.), особые субъекты (военнослужащие, лица со специальными званиями, а также все лица, на которых распространяются дисциплинарные уставы или специальные положения о службе). Состав административного правонарушения есть, когда для данного

субъекта предусмотрена административная ответственность за деяние, в соответствии со статьями КоАП РФ или законами субъектов РФ об административных правонарушениях;

- субъективная сторона административного правонарушения является психическим отношением субъекта этого деяния к противоправному деянию и его последствиям. Существенным признаком субъективной стороны является вина субъекта, однако, в КоАП и законах субъектов РФ, устанавливающих административную ответственность, форма вины, необходимая для реализации того или иного законоположения, не обозначена» [21, с. 20].

В России на сегодняшний день имеется несколько субъектов определенного направления действий, составляющих безопасность дорожного движения. Эти субъекты действуют как по отдельности, так и в совокупности. Все это урегулировано правовыми нормами, действующими на территории всей Российской Федерации. Приоритетной задачей в этой области в XXI веке становится повышение эффективности работы всего механизма обеспечения безопасности, а также предотвращение связанных с ним административных правонарушений.

«Одной из основных функций государства является обеспечение правопорядка в нем. Одной из составных частей правопорядка является в том числе, обеспечение безопасности дорожного движения. Система законодательства в области дорожного движения России сегодня нуждается в обеспечении комфортных условий для функционирования, а также совершенствования во всей полноте, поскольку является не очень эффективной на практике. Во многом это связано со сложностью данной системы и ее динамичностью, однако, это не противоречит ее логичности» [20, с. 216].

Согласно части 1 статьи 2.1 КоАП РФ, административным правонарушением является противоправное деяние (действие или бездействие), обладающее признаками противоправности, виновности и

наказуемости, которое совершенно физическим или юридическим лицом. Напомним, что степень общественной опасности у таких правонарушений значительно ниже, чем у преступлений. Многие исследователи в рамках развития соответствующей административной и уголовно-правовой юридической науки справедливо полагают, что лишь малая часть административных правонарушений обладает общественной опасностью, остальные не обладает вовсе.

Общественная опасность является общим признаком как для всех административных правонарушений в общем, так и, в частности, правонарушений в области дорожного движения.

Многие ученые-правоведы придерживаются такой точки зрения, в частности, например, Лукьянов В.В., Россинский Б.В., Серков П.П., Соловей Ю. П., а также и многие другие авторы. Под общественной опасностью в административных правонарушениях необходимо понимать совершенное гражданином или фирмой (юридическим лицом) деяние, которое может выражаться в действии или бездействии и за которое предусмотрена административная ответственность. Что касается административной ответственности в сфере дорожного движения, то тут речь идет о нарушениях правил дорожного движения; к данной области относятся все нормативно-правовые акты, которые с ними связаны и регулируют их. В действующем в Российской Федерации законодательстве ответственность за совершенное административное правонарушение несет лицо, которое его совершило самостоятельно. Нет возможности переноса ответственности на какое-либо другое лицо. Правда, возможны такие ситуации, в которых к ответственности привлекается несколько лиц. Правонарушения могут быть урегулированы разными правовыми нормами.

Необходимые условия для целей привлечения к взысканиям виновных граждан в рамках административного производства - есть ни что иное как нормированный либо запланированный исход, к которому направлен субъект отношений в сфере регулирования административной ответственности.

Привлечение к взысканиям в порядке административного производства необходимо для:

- сохранения силы закона на территории государства;
- прививание гражданам привычки соблюдения закона;
- соблюдения баланса справедливости в обществе;
- профилактики незаконных деяний, совершенных в первый раз.

Одновременно, вектор направленности в сфере административного производства при необходимости не представляется сложным найти с помощью анализа целей взысканий через призму объема данной ответственности. Вышеназванные цели представляют несущими функцию профилактики и предупреждения, что напрямую установлено законодательством в сфере регулирования административных отношений в РФ, а именно в Кодексе об Административных Правонарушениях и ПДД.

Стоит особенно отметить, что, по мнению большинства аналитиков, в настоящее время государством установлен вектор на увеличение роли в государстве функции профилактики и предупреждения правонарушений с одновременным процессом по изменению паттерна поведения граждан.

Отмечено в частности, что «федеральный закон «О безопасности дорожного движения» «устанавливает основные принципы, которые обеспечивают безопасность дорожного движения». Первоначальным принципом, которым руководству органы власти в решении данного вопроса является сохранение жизни и здоровья граждан, которые участвуют в дорожном движении. Этот принцип преобладает над всеми остальными, в рамках осуществления разноплановой деятельности государственными органами. Государственная ответственность преобладает над той ответственностью, которую несут граждане, принимающие участие в дорожном движении, а также соблюдаются и интересы общества, и интересы государства в вопросах обеспечения безопасности дорожного движения.

В Правилах дорожного движения Российской Федерации и Кодексе «Российской Федерации об административных правонарушениях» подробно

описано, как участник дорожного движения обязан себя вести на дороге, чем руководствоваться, а также какое наказание он понесет за нарушение этих правил. Тем не менее, важным моментом является дифференциация меры пресечения» [23, с.21].

Поскольку безопасность дорожного движения и, в частности, административные правонарушения, совершаемые в рамках отхода от нее, являются общенациональной проблемой, то и ее решением сегодня занимается Правительство Российской Федерации. К сожалению, возможность обнаружения административных правонарушений, по последним подсчетам, составляет тридцать процентов, что является очень высоким показателем. Во многом это связано с очень большим количеством нарушений водителями правил дорожного движения, которые они совершают с чувством безнаказанности, а многие просто уверены в неэффективности работы государственных органов по привлечению к административной ответственности в сфере дорожного движения.

Кроме того, не способствуют повышению уровня безопасности дорожного движения и постоянные вносимые изменения в законодательство [4]. Такие действия органов, в чьей юрисдикции находится профилактика нарушений Правил дорожного движения, становятся крайне неэффективными и приводят к ряду проблем. Что, к сожалению, приводит к нарушению основного юрисдикционного принципа (неотвратимость наказания за административные правонарушения, совершенные в области дорожного движения) [31], а также несоблюдению существующего административного закона в практическом применении.

Варианты возможных отклонений от установленных в законодательстве об административной ответственности норм являются довольно разнообразными – все они закреплены напрямую в НПА в сфере административного производства. КОАП РФ начал действовать на территории России первого июля 2002 года. Стоит для начала отметить, что с даты вступления закона в силу все дела о нарушении норм в области БДД

рассматриваются согласно новой, отдельной главе Кодекса. В предыдущей редакции, действовавшей со времён Советского Союза, данные дела рассматривались в соответствии с главой, посвящённой, в том числе транспортной безопасности, дорожного хозяйства и связи – налицо стремление законодателя детализировать нормативный подход и направить соответствующие административно-правовые механизмы на более узкий профиль в регулировании общественных отношений.

Правовой основой, которая регулирует, общественные отношения в данной сфере являются: «Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», а также постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения».

В рамках реализации института административной ответственности за административные правонарушения в области БДД применяются 5 (пять) вариантов взысканий: предупреждение, штраф, конфискация спецсредств, техники и т.п., лишение специального права и/или административный арест до 15 (пятнадцати) суток.

В целом все правонарушения в сфере БДД приведены в главе 12 Кодекса:

- «управление транспортным средством, незарегистрированным в установленном порядке, транспортным средством, не прошедшим государственного технического осмотра или технического осмотра;
- управление транспортным средством с нарушением правил установки на нем государственных регистрационных знаков;
- управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов, предусмотренных Правилами дорожного движения;
- нарушение правил установки на транспортном средстве устройств для подачи специальных световых или звуковых сигналов либо незаконное нанесение специальных цветографических схем

- автомобилей оперативных служб, цветографической схемы легкового такси или незаконная установка опознавательного фонаря легкового такси или опознавательного знака «Инвалид»;
- управление транспортным средством при наличии неисправности или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена, или транспортным средством, на котором незаконно установлен знак «Инвалид»;
  - нарушение правил применения ремней безопасности;
  - управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством;
  - управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения;
  - превышение установленной скорости движения;
  - нарушение правил движения через железнодорожные пути;
  - нарушение правил движения по автомагистрали;
  - проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика;
  - нарушение правил проезда перекрестка;
  - нарушение правил маневрирования;
  - нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона;
  - несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги;
  - непредоставление преимущества в движении маршрутному транспортному средству или транспортному средству с включенными специальными световыми и звуковыми сигналами;
  - непредоставление преимущества в движении пешеходам или иным участникам дорожного движения;
  - нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств;

- нарушение правил пользования внешними световыми приборами, звуковыми сигналами, аварийной сигнализацией или знаком аварийной остановки;
- нарушение правил перевозки грузов, правил буксировки;
- нарушение правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства;
- нарушение правил перевозки опасных грузов;
- несоблюдение требований законодательства Российской Федерации о внесении платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн;
- нарушение правил учебной езды;
- нарушение правил перевозки людей;
- нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего;
- невыполнение требования о предоставлении транспортного средства или об остановке транспортного средства;
- невыполнение водителем транспортного средства требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения;
- невыполнение обязанностей в связи с дорожно-транспортным происшествием;
- нарушение правил, установленных для движения транспортных средств в жилых зонах;
- нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным лицом, участвующим в процессе дорожного движения;
- нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным участником дорожного движения, повлекшее создание помех в

- движении транспортных средств либо причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего;
- выпуск на линию транспортного средства, не зарегистрированного в установленном порядке, не прошедшего государственного технического осмотра или технического осмотра, с заведомо подложными государственными регистрационными знаками, имеющего неисправности, с которыми запрещена эксплуатация, с установленными без соответствующего разрешения устройствами для подачи специальных световых или звуковых сигналов либо с незаконно нанесенными специальными цветографическими схемами автомобилей оперативных служб;
  - нарушение требований обеспечения безопасности перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом;
  - допуск к управлению транспортным средством водителя, находящегося в состоянии опьянения либо не имеющего права управления транспортным средством;
  - допуск к управлению транспортным средством водителя, не имеющего российского национального водительского удостоверения;
  - повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений;
  - несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений;
  - незаконное ограничение прав на управление транспортным средством и его эксплуатацию;
  - нарушение правил пользования телефоном водителем транспортного средства;

- несоблюдение требований об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [18].

По мнению ученых, перечисленные выше деяния произрастают из одного базового фактора – фактора опасности для общества, а именно не правового деяния (в том числе игнорирование ПДД, НПА в сфере БДД), совершенное гражданином или юридическим лицом, влекущее за собой в силу закона наказание в виде привлечения к административной ответственности. Важным фактором данной конструкции является обязательное наличие в деяниях указанных объектов правоотношений признаков наличия вины.

Чтобы описать указанные деяния в области ПДД нужно определить точные отношения, охраняемые и регулируемые НПА, несущими нормы ответственности за неисполнение требований ПДД, а также нарушения НПА в рассматриваемой сфере и прочих нарушений закона.

Проанализировав приведённые положения законодательства, мы пришли к выводу, что они сформулированы таким образом, чтобы максимально притворить в жизнь стандартную, слаженную и безопасную работу сферы движения специальных средств повышенной опасности, что приводит к максимальному уровню безопасности всего круга лиц, входящих в сферу рассматриваемых правоотношений. Необходимо учитывать, что при нарушении приведённых норм в первую очередь нарушается нормальная работа транспортных средств на улично-дорожной сети. Аварии и прочие нарушения стандартного режима функционирования транспорта приводят к заторам и затруднениям в движении, что имеет длительные негативные последствия для экономики города. Указанные последствия имеют косвенный характер, однако напрямую зависят от уровня пропускной способности УДС.

Безопасность дорожного движения, фигурирующая как объект правонарушения, является сосредоточением всех отношений в обществе, которые дают гражданам гарантии неприкосновенности здоровья и жизни, сохранности товарно-материальных ценностей граждан, функционирование

транспортных средств в нормальном режиме в формате отсутствия неполадок. При упоминании указанного выше режима имеется ввиду правила по разрешению транспортного средства к работе, аналогичные требования к особым видам транспортных средств, с учетом специфических моментов при использовании различного рода транспортных (например, для перевозки грузов и/или пассажиров и т.п.), а также все действующие нормы и правила, функционирующие в системе административного производства. Вред, наносимый при нарушении установленных законом административных норм, является направленным на безопасность общества, при этом рассматривается две стороны причинения вреда – в части здоровья и жизни граждан, и в части потерь в материальной сфере.

Основной целью урегулирования нарушений норм административного законодательства являются общественные отношения, связанные с закреплённым алгоритмом постановки транспортных средств на учёт в органы ГИБДД [27], а также проведения техосмотра со стороны государства, профилактики безопасности пересечения ж/д путей с автодорогами, мест, предназначенных для перехода автодороги пешеходами, остановок общественного транспорта и др.

«Объективной стороной административного правонарушения в области дорожного движения являются противоправные деяния виновного лица, которые могут быть связаны с нарушением ПДД, нарушения эксплуатационных и технических правил пользования транспортными средствами и т.д.

В соответствии со ст. 2 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», «дорожное движение есть совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог». Следует подчеркнуть, что федеральным законом «О безопасности дорожного движения» и Правилами дорожного движения регулируются общественные отношения только в сфере дорожного движения, не применяясь к другим

видам движения (например, водному, воздушному, железнодорожному и пр.)» [24, с. 48].

В литературе отмечено, что, «для верной квалификации дорожных проступков необходимо учитывать, что дорогой признается транспортная полоса, которая является приспособленной и используемой для движения транспортных средств. Она может быть либо земляной, либо искусственно построенной, состоящей из одной или более проезжих частей. Кроме того, может включать трамвайные пути, обочины, разделительные полосы и тротуары, однако это не является обязательным условием. Следовательно, в соответствии с административным законодательством, стоит говорить о движении, осуществляемом только на дорогах» [29, с. 31].

Стоит отметить, что наиболее часто встречающимся субъектом административных правонарушений, предусмотренных главой 11 КоАП, является водитель. Встречаются, конечно, нарушения пешеходами правил дорожного движения, но протоколы по данному виду выписываются достаточно редко ввиду того, что личный состав сотрудников Государственной инспекции по безопасности дорожного движения постоянно сокращается, а в России определить данное нарушение можно только личным присутствием. Хотя в Китае уже сейчас выписывают штрафы пешеходам с помощью системы видеонаблюдения, например, на переход дороги на красный сигнал светофора.

Правила дорожного движения водителем признают «лицо, управляющее каким-либо транспортным средством; погонщика, ведущего по дороге выючных верховых животных или стадо». По смыслу ст. 12.7 КоАП водителем следует считать лицо, непосредственно управляющее транспортным средством, вне зависимости от того, получено ли им право на управление транспортными средствами, лишено оно его или нет.

Возраст, по достижении которого наступает административная ответственность водителей за нарушение правил дорожного движения, определен ст. 2.3 КоАП: «административной ответственности подлежат лица,

достигшие к моменту совершения административного правонарушения возраста 16 лет». Однако, «с учетом конкретных обстоятельств дела и данных о лице, совершившем административное правонарушение в возрасте от шестнадцати до восемнадцати лет, комиссией по делам несовершеннолетних и защите их прав указанное лицо может быть освобождено от административной ответственности с применением к нему меры воздействия, предусмотренной федеральным законодательством о защите прав несовершеннолетних». Вместе с тем необходимо иметь в виду, что удостоверения на право управления автомобилями, троллейбусами и трамваями могут получить лица, достигшие 18 лет, а мотоциклами, мотороллерами, мопедами и мотоколясками – 16 лет.

Отмечено, что «одной из частей состава административного правонарушения является субъект этого правонарушения. В случае, дорожных правонарушений, субъектом является водитель, управляющий транспортным средством, не зависимо от того, в чьей собственности находится управляемое им средство.

Водитель – это лицо, управляющее автотранспортным средством либо осуществляющее управление параллельно с водителем-учеником, проводя его обучение, сидя рядом и давая указания.

В соответствии с законом «каждое лицо несет административную ответственность только за персонально совершенное им правонарушение». Законом не предусматривается перенос ответственности на другое лицо ни в каком виде. В то же время известны ситуации, когда в связи с совершением одного правонарушения к административной ответственности привлекаются два, три и более лиц. Так, например, административная ответственность виновных лиц наступает не за соучастие в одном и том же правонарушении, а за совершение каждым самостоятельных правонарушений, предусмотренных различными правовыми нормами» [30, с. 12].

«Согласно ч. 2 ст. 12.31 КоАП, «выпуск на линию транспортного средства, имеющего неисправности, с которыми запрещена эксплуатация,

влечет наложение административного штрафа на должностных лиц, ответственных за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, в размере пятисот рублей; на юридических лиц - пятидесяти тысяч рублей» [22, с. 27].

Рассматривать дела об административных правонарушениях в области дорожного движения вправе:

- «судьи – об административных правонарушениях, предусмотренных ст. ст. 12.35, 12.36 КоАП, а если орган или должностное лицо, к которым поступило дело об административном правонарушении, передает его на рассмотрение судье, то и ч. 1 ст. 12.10, ч. 3 ст. 12.15, ч. 2 ст. 12.17, ч. 2 ст. 12.21, ст. ст. 12.24, 12.26, ч. 2 ст. 12.27 КоАП;
- органы внутренних дел (полиции) - об административных правонарушениях, предусмотренных ст. ст. 12.1, 12.2, ст. 12.3 (за исключением случаев управления транспортным средством водителем, не имеющим при себе лицензионной карточки), ст. ст. 12.4 - 12.34 КоАП;
- органы российской транспортной инспекции - об административном правонарушении, предусмотренном ч. 2 ст. 12.3 КоАП (об управлении транспортным средством водителем, не имеющим при себе необходимых документов)» [18].

Меры административной ответственности в области дорожного движения относятся к мерам наказания, применяемым к водителям и пешеходам за нарушения правил дорожного движения. Они могут включать штрафы, временное ограничение права управления транспортным средством, лишение права управления транспортным средством на определенный срок, вплоть до лишения свободы.

Штрафы за нарушения правил дорожного движения могут быть разными в зависимости от характера нарушения и его тяжести. Например, за превышение скорости на 20-40 км/ч водителю может быть назначен штраф от 5000 до 15000 рублей. За нарушение правил перевозки детей может быть

назначен штраф до 5000 рублей.

Временное ограничение права управления транспортным средством означает, что водитель не может управлять транспортным средством в течение определенного срока. Такое наказание может быть назначено, например, за нарушение правил дорожной разметки.

Лишение права управления транспортным средством на определенный срок означает, что водитель не имеет права управлять транспортным средством в течение определенного периода времени. Такое наказание может быть назначено, например, за совершение серьезных нарушений, таких как езда в нетрезвом виде или превышение скорости на 60 км/ч и более.

Лишение свободы может быть назначено в случае совершения тяжких преступлений в области дорожного движения, таких как убийство или тяжкие телесные повреждения, совершенные по вине водителя.

Меры административной ответственности в области дорожного движения зафиксированы в КоАП РФ и в нормативно-правовых актах субъектов РФ, которые устанавливают правила поведения участников дорожного движения и предусматривают ответственность за их нарушение. Они регулируют отношения между участниками дорожного движения и государством, а также между самими участниками.

Один из наиболее часто применяемых видов наказаний за совершение административных правонарушений в области дорожного движения является штраф. При этом, должностное лицо, назначающее штраф, должно учитывать обстоятельства (могут иметь смягчающий или отягчающий характер). В статье 4.2 КоАП РФ приводятся следующие смягчающие обстоятельства:

- «раскаяние нарушителя;
- добровольное прекращение противоправного поведения;
- добровольное сообщение о совершенном административном правонарушении;
- оказание нарушителем содействия в установлении обстоятельств, подлежащих установлению по делу об административном

- правонарушении;
- предотвращение нарушителем вредных последствий административного правонарушения;
  - добровольное возмещение причиненного ущерба или добровольное устранение причиненного вреда;
  - добровольное исполнение до вынесения постановления по делу об административном правонарушении предписания об устранении допущенного нарушения;
  - совершение правонарушения в состоянии сильного душевного волнения (аффекта) либо при стечении тяжелых личных или семейных обстоятельств;
  - несовершеннолетие;
  - нарушитель - беременная женщина или женщина, имеющая малолетнего ребенка» [18].

Стоит отметить, что это не полный список смягчающих обстоятельств, так как на рассмотрение должностного лица или судьи, могут быть учтены и иные обстоятельства, считающиеся смягчающими, не указанные в законодательной базе (например, материальное положение правонарушителя, впервые ли он совершает правонарушение и готов ли раскаяться).

Тем не менее, в Российской Федерации размер штрафов может быть оценен, как минимальный. Так, самый маленький штраф за нарушение правил дорожного движения составляет 500 рублей, с 50%-скидкой – это 250 рублей. Данная сумма не воспринимается водителями как серьезная.

Например, в других странах размер штрафов определяется, исходя из заработка нарушителя. В том числе во многих странах мира действует накопительная система штрафных баллов, которые, если превысят определенный порог, приведут к неизбежному лишению водительских прав. Что-то подобное было в СССР. И, надо признать, эта мера была более действенна в отличие от модного нынче способа повышения размера штрафов за ряд нарушений правил дорожного движения.

В случаях причинения тяжкого вреда здоровью, повлекшего по неосторожности смерть двух и более лиц, деяние квалифицируется в соответствии со ст. ст. 264, 268 Уголовного Кодекса Российской Федерации. Однако, стоит вспомнить и положительном опыт, введенный в Москве в части повышения безопасности дорожного движения, понизивший количество заторов на дорогах города, а также среднюю скорость движения автомобильного потока.

Это связано с введением довольно высокого штрафа за проезд по выделенным линиям общественного транспорта (3500 рублей), что благоприятно сказалось на статистике нарушений данного правила дорожного движения [28]. Водители стараются не нарушать его, так как даже с 50-ти % скидкой, это правонарушение дорого им обходится.

В качестве вывода по рассмотренному вопросу хотелось бы отменить, что система скидок, введенная на федеральном уровне, позволяющая значительно в меньшем объеме оплачивать штрафы за административные правонарушения, также положительно сказалась на количестве и динамике оплаты таких штрафов, что способствует пополнению бюджета и позволяет проводить государственным органам больше мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

## **2.2 Административные наказания за совершение административных правонарушений в области дорожного движения**

Установленная государством мера ответственности за совершение административных правонарушений является административным наказанием.

Целью ее применения служит предупреждение совершения новых правонарушений (и самим нарушителем, и другими лицами).

Как указано в специальной литературе относительно сущности административных наказаний, оно «является разновидностью

административного принуждения, однако отличается от остальных мер подобного рода принуждения тем, что:

- выражается в карательных санкциях;
- преследует специфические цели;
- применяются только в строго урегулированном процессуальном порядке;
- ими являются только меры, установленные ст. 3.2 - 3.12 КоАП РФ, которыми определяется, в том числе, порядок назначения» [16. с. 43].

Отмечено, что «все виды возможных административных наказаний устанавливаются только в Кодексом об административных правонарушениях РФ и соответствующий перечень не может быть расширен законами субъектов РФ. Полный их перечень содержится в статье 3.2 КоАП РФ, представляющей собой систему административных наказаний, которая имеет иерархический порядок (обязательный для исполнения всех лицам, рассматривающих дела по административным правонарушениям), включающая карательные санкции, различных по содержанию и иным признакам» [8, с. 30].

На сегодняшний день КоАП РФ выделяются такие виды наказаний, как:

- предупреждение (самая легкая мера наказания, которая всегда выносится путем соответствующего письменного постановления);
- административный штраф (денежное взыскание с лица, совершившего правонарушение. Поскольку носит имущественный характер является наиболее действенным и распространенным способом наказания);
- конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения (принудительное безвозмездное превращение собственности правонарушителя в собственность федеральную и субъектов РФ);
- лишение специального права физического лица (срок лишения не может быть меньше одного месяца и не больше трех лет. Назначается только судьей);

- административный арест (назначается судьей и заключается в содержании правонарушителя в условиях изоляции от общества. Один из самых строгих видов наказания, устанавливается на срок до 15 суток, а некоторых случаях - до 30 суток, применяется не ко всем категориям граждан (исключаются: беременные и имеющие детей до 14 лет женщины, инвалиды первой и второй групп, военнослужащие и граждане, призванные на военную службу);
- административное выдворение за пределы РФ иностранного гражданина либо лица без гражданства;
- дисквалификация (выражается в лишении физического лица занимать руководящие должности, входить в совет директоров и др. устанавливается на срок до 6 месяцев до трех лет);
- административное приостановление деятельности (назначается судьей на срок не более 90 суток);
- обязательные работы;
- административный запрет на посещение мест проведения официальных спортивных соревнований в дни их проведения».

Такие виды наказаний, как предупреждение, штраф, возмездное изъятие, конфискация, а также административное приостановление деятельности могут быть применены как к физическому лицу, так и к юридическому. У всех видов наказаний общее основание – административное правонарушение. Важно заметить, что восемь из представленных видов наказаний находится в исключительном ведении судов.

Согласно ст. 2.3. КоАП РФ, административной ответственности подлежит лицо, достигшее к моменту совершения административного правонарушения возраста шестнадцати лет.

Ст.ст. 26, 28 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее - ГК РФ) и п.15.2.1 приказа Министерства внутренних дел Российской Федерации от 07.08.2013 № 605 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению

государственной услуги по регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним» указывают, что собственником транспортного средства вправе быть лицо, не достигшее возраста шестнадцати лет.

«С 04.08.2019 расширено понятие «владелец транспортного средства», под которым стоит принимать собственника транспортного средства (за исключением лица, не достигшего возраста шестнадцати лет либо признанного недееспособным), или лицо, владеющее транспортным средством на праве хозяйственного ведения, на праве оперативного управления либо на основании договора лизинга, или один из родителей, усыновитель либо опекун (попечитель) лица, не достигшего возраста шестнадцати лет, являющегося собственником транспортного средства, или опекун недееспособного гражданина, являющегося собственником транспортного средства, что связано с вступлением законную силу Федерального закона от 03.08.2018 № 283-ФЗ «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»» [10, с. 249].

Однако, внесение изменений в законодательные акты Российской Федерации и утверждение Порядка регистрации транспортных средств на основании Федерального закона от 03.08.2018 № 283-ФЗ «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» затрагивает только собственников вновь регистрируемых транспортных средств.

Процедура привлечения к административной ответственности начинается с возбуждения дела. Процесс производства детально прописан в КоАП РФ. Факт возбуждения дела должен быть отражен в процессуальном документе. Наиболее часто в качестве него выступает протокол. Протокол включает информацию о том, когда и где совершено нарушение, кто является составителем документа, какие граждане признаны свидетелями, а какие –

потерпевшими, по какой статье привлекается нарушитель. Кроме того, в протоколе описывается объективная сторона нарушения, а также присутствует графа для объяснений подозреваемого в совершении нарушения. Допускается также внесение иных данных.

После того как протокол подписан, дело назначается к рассмотрению, а лица, указанные в ст. 25.1-25.5 КоАП РФ извещаются об этом.

Итак, протоколы, составляемые вследствие допускаемых гражданами и юридическими лицами правонарушений в сфере административного производства – наказание за которые назначается в виде штрафов – рассматриваются должностными лицами Госавтоинспекции в рамках наделённых компетенций. Перечень подобного рода должностных лиц по порядку от руководящего состава включает начальника подразделения ДПС, заместителя начальника подразделения ДПС, командиров полка, а также рот и батальонов, их заместителей и в том числе сотрудников Инспекции, наделённые специальными званиями (уполномоченные сотрудники).

Фиксация по делам такого рода происходит по двум путям:

- ТСОДД (техническими средствами организации дорожного движения), функционирующими в режиме «автомат» и ведущими фото и видеофиксацию – в том числе именуемыми КФВФ (комплексами фото-видеофиксации) [19]. За такое правонарушение отвечает собственник (владелец) транспортного средства, независимо от того, является он физическим либо юридическим лицом. При этом протокол об административном правонарушении не составляется, постановление по делу об административном правонарушении выносится без участия собственника (владельца) транспортного средства.
- сотрудниками ГИБДД – с составлением протокола об административном правонарушении в отношении водителя транспортного средства.

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от

01.06.2013 № 527 из возложенных на ГИБДД обязанностей исключена функция осуществления государственного контроля, а также проведение надзорных мероприятий для мониторинга исполнения законодательства Российской Федерации, а также принятых на государственном уровне ГОСТ, ТР-ТС (технических регламентов и стандартов) и прочих НПА, предназначенных для регулирования сферы БДД, которыми установлены требования к проектированию строительных объектов на улично-дорожной сети, в том числе, но не ограничиваясь, ж/д переездами, и ветками НГПТ (наземного городского пассажирского транспорта).

Кроме того, с 2014 года Госавтоинспекцией прекращена практика согласований проектной документации (в том числе схем организации дорожного движения на период эксплуатации объектов и обустройства мест производства работ) на строительство, реконструкцию и ремонт объектов дорог и дорожных сооружений, а также участие представителей ГИБДД в приёмке их в эксплуатацию, вследствие чего и согласование Адресного перечня на проектирование и строительство светофорных объектов не входит в компетенцию ГИБДД.

Москва и Казань в настоящий момент являются лидерами в области автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения. В целом система фотовидеофиксации предназначена для автоматизированной фиксации нарушений правил дорожного движения с применением средств фото- видеосъемки

Она обеспечивает:

- понижение уровня допускаемых гражданами на УДС отклонений от установленных законодательством норм, регулирующих дорожное движение;
- увеличение эффекта полезности в части работы оперативных служб ГУВД по г. Москве;
- уменьшение количества аварий на дорогах в целом;
- исключение варианта использования бреши в законодательстве,

основанной на неформальном общении государственного служащего- инспектора с гражданам-водителями;

- увеличение эффекта при выполнении спецслужбами города особых заданий и специальных операций.

Помимо функций автоматического выявления нарушений правил дорожного движения на улично-дорожной сети, система фотовидеофиксации решает ряд других важных вопросов в области обеспечения безопасности дорожного движения:

- специальный режим наблюдения и исполнения норм в части особого режима проезда ТС, перевозящих тяжелые грузы;
- контроль за происходящим на УДС города в части направления и скорости движения ТС, создание и направление отчетов в режиме «автомат» в части пополнения базы данных автоматизированной подсистемы наблюдения факторов направления транспорта [13ди];
- проведение сверки данных транспортных средств со специальными БД, содержащими информацию о правонарушениях граждан;
- система определения состояния технических средств на расстоянии.

В литературе отмечено, что «в настоящий момент личный состав сотрудников Госавтоинспекции, которые имеют право привлекать к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения, постоянно сокращается. Таким образом, сотрудники, ранее ответственные за выявление нарушителей правил дорожного движения непосредственно на улично-дорожной сети города, занимаются другими, более серьезными вопросами, такими как угоны транспортных средств, в то время как на дорогах их заменяют автоматические системы контроля нарушений правил.

Транспортные эксперты считают, что данная тенденция не такая уж и плохая, так как камеры беспристрастны. Тем не менее в веке информационных технологий развивается большое количество мошенников, обманывающих автоматические камеры» [6, с. 91].

Существуют и отрицательные стороны подобного рода нововведений: «в настоящее время, в виду развития соответствующих средств автоматизации, за грубое нарушение правил дорожного движения, которое влекло опасность для других участников дорожного движения, водитель получит всего лишь административный штраф [12], в то время как, если бы его остановил сотрудник Госавтоинспекции, он бы был лишен права управления транспортным средством по решению суда. Такая тенденция ведет к ослаблению контроля водителей со стороны Госавтоинспекции» [6, с. 93].

«Также важным моментом является повсеместное сокращение личного состава сотрудников Госавтоинспекции, то есть во всех субъектах Российской Федерации, в то время как экономика большинства субъектов государства не позволяет развивать автоматические системы фотовидеофиксации ввиду недостатка бюджетных средств. Так, складывается ситуация, при которой государственные органы не могут эффективно работать в области повышения безопасности дорожного движения, в то время как у некоторых регионов за последние годы наработаны практики по привлечению частных инвесторов за счет концессий» [5, с. 8].

«На основании подп.6.2. п.1 ст.46 БК РФ суммы денежных взысканий (штрафов) за нарушение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения перечисляются в бюджеты субъектов Российской Федерации по нормативу 100 процентов» [5, с. 9].

Итак, в настоящее время в России действует Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, в котором предусмотрено множество различных административных наказаний за нарушения Правил дорожного движения, такие как штрафы, лишение права управления транспортным средством на срок до 1 года, административный арест и т.д. Также возможно изменение законодательства и, соответственно, изменение норм по административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения в будущем.

Административная ответственность в области дорожного движения –

это вид юридической ответственности, который возникает в случае нарушения правил дорожного движения и законодательства о дорожном движении.

## **Глава 3 Отдельные вопросы применения административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения**

### **3.1 Проблемы правового регулирования института административной ответственности в области дорожного движения**

Представляется, что одной из проблем, препятствующих эффективному выявлению и пресечению административных правонарушений, совершаемых участниками дорожного движения, является сокращение численности инспекторов ДПС ГИБДД, что ведет к ослаблению контроля за безопасностью дорожного движения и невозможности выявлять и пресекать совершаемые участниками дорожного движения правонарушения, многие из которых несут в себе высокую общественную опасность.

Проблемы нарушения дорожно-транспортных происшествий могут быть охарактеризованы следующим образом:

- недостаточная жесткость наказаний. В некоторых случаях, штрафы и другие административные меры не являются достаточно серьезными для того, чтобы отучить водителей от нарушений правил дорожного движения;
- несоответствие штрафов доходам населения. Штрафы за нарушение правил дорожного движения должны быть пропорциональны доходам водителя, чтобы не создавать дополнительных финансовых трудностей;
- непрозрачность процесса вынесения решений об административной ответственности. В некоторых случаях, решения о наложении штрафов и других мер административной ответственности принимаются без должного объяснения и обоснования;
- отсутствие единой системы наказаний для всех видов нарушений правил дорожного движения. В разных регионах и странах могут

существовать различные штрафы и меры административной ответственности за одни и те же нарушения [40];

- недостаточная эффективность системы контроля за соблюдением правил дорожного движения. Некоторые водители продолжают нарушать правила, несмотря на возможность получить штраф или другую меру административной ответственности, из-за недостаточной эффективности системы контроля и наказания.

Проведенный анализ показывает, что в отдельных случаях в совершенствовании нуждаются целые правовые институты, рассмотрим далее один из них.

«Согласно ст. 19 Конституции РФ в России закреплено равенство всех перед законом и судом. Это положение нашло свое отражение и в ч. 2 ст. 1.4. Кодекса об административных правонарушениях РФ, которая устанавливает, что лица, совершившие административные правонарушения, равны перед законом. Вместе с тем, российский законодатель в соответствии с нормами международного права устанавливает параллельно с провозглашенным равенством всех перед законом правовой иммунитет, под которыми следует понимать «юридическое право не подчиняться некоторым общим законам, предоставленное в определенных случаях государствам, международным организациям и лицам, занимающим особое положение в государстве» [17, с. 44].

В соответствии с действующим законодательством особые условия действуют в разной степени в отношении широкого круга лиц, например:

- «лица, обладающие дипломатической неприкосновенностью (дипломатический и консульский корпус);
- Президент Российской Федерации, в том числе прекративший исполнение своих полномочий;
- члены Совета Федерации и депутаты Государственной Думы» [22, с. 43].

Можно однозначно отметить, что иммунитеты в области привлечения лиц к юридической ответственности наиболее ярко проявляются как определенное исключение из общего принципа равенства всех перед законом и судом, предусматривая особый порядок как возбуждения уголовного дела, привлечения в качестве обвиняемого, так и особые условия применения мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении и привлечении к административной ответственности должностных лиц, выполняющих определенные государственные функции (депутатов, судей, прокуроров и иных лиц) (п. 2 ст. 1.4. КоАП РФ).

«Данное положение под собой закрепляет что материалы, собранные сотрудником ДПС ГИБДД по факту совершения такими лицами административного правонарушения, подлежат передаче в специальные органы, которые и уполномочены рассматривать вопрос о привлечении данных лиц к административной ответственности.

Вместе с тем, на сегодняшний день можно отметить ряд препятствий, затрудняющих данный процесс: отсутствие уполномоченных должностных лиц в правоприменительном органе, которые бы рассматривали дела о профессиональной ответственности своих сотрудников; закрытость подобных процессов, из-за чего в обществе возникает представление о безнаказанности лиц, пользующихся административными иммунитетами; страх лиц, наделенных полномочиями налагать меры административной ответственности» [7, с. 28].

По мнению исследователей, анализ нормативных правовых актов, регламентирующих правовые гарантии лиц, обладающих правовым иммунитетом, позволяет констатировать, что:

- «действующее законодательство неоднозначно подходит к определению иммунитета от применения мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях (в отношении одних субъектов позволяя их применять, а в отношении

других, запрещая проводить те же меры по обеспечению производства по делу об административном правонарушении).

- к лицам, пользующихся дипломатической неприкосновенностью по общим правилам и нормам международного права, если их личность установлена, не могут быть применены меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях. Производство процессуальных действий в отношении их либо с их участием возможно лишь по их просьбе, либо с их согласия, испрашиваемого через МИД России. Вопрос об их привлечении к ответственности и определения им наказания может быть решен только в рамках международного сотрудничества на территории иностранного государства, чьи интересы они представляют.
- отсутствует единый, унифицированный подход к возможности применения мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях в отношении граждан РФ, обладающих правовым иммунитетом. Примером тому является возможность быть задержанным и доставленным в отдел полиции в общем порядке депутатов представительных органов местного самоуправления, однако для ряда категорий должностных лиц законодатель предусмотрел особые условия для применения такой меры принуждения как задержание» [1, с. 44].

Например, сотрудники органов Федеральной службы безопасности при исполнении ими служебных обязанностей могут быть задержаны в присутствии официального представителя органов ФСБ или на основании решения суда (ст. 17 ФЗ РФ от 3 апреля 1995 г. № 40-ФЗ «О Федеральной службе безопасности»). Зарегистрированный кандидат в депутаты представительных органов местного самоуправления и в выборные должностные лица местного самоуправления в субъектах РФ обладает неприкосновенностью от административного задержания только на

территории муниципального образования, но при этом может быть задержан с согласия прокурора субъекта РФ.

Если задержаны дипломаты, консулы и судьи при совершении административного правонарушения в сфере безопасности дорожного движения, сотрудник ДПС ГИБДД имеет право лишь возбудить дело об административном правонарушении, при этом документы возвращаются владельцу.

В настоящее время в законодательстве об административной ответственности в области дорожного движения присутствуют административно-правовые составы, которые прямо не влияют на обеспечение безопасности дорожного движения, но все же являются одной из основных причин роста административной деликвентности; необходимо в данном случае ужесточить репрессивные санкции, ведь они становятся основным способом решения проблемы обеспечения безопасности дорожного движения, при том, что размеры наказаний не обоснованы никакими научными исследованиями.

В наше время существует актуальный вопрос по оптимизации применения финансово - правовых механизмов в обеспечении безопасности дорожного движения для построения обоснованной и сбалансированной системы управления в этой области. Финансовые механизмы административно-правового обеспечения безопасности дорожного движения представляют собой действия административно-правовых рычагов, выражающиеся в организации, планировании и сборе финансовых средств в области дорожного движения. Финансовый механизм в административно-правовом обеспечении безопасности дорожного движения – это совокупность форм, методов, инструментов, рычагов формирования и использования фондов финансовых ресурсов в области обеспечения БДД.

В данное время непродуктивна и преждевременна коренная перестройка нормативной правовой базы сложного процесса формирования государственной системы управления деятельностью по обеспечению

безопасности движения. Ведь безопасность дорожного движения зависит не только от подготовки новых законов, а в большей степени от действий или бездействия правоприменителя.

«Систематическое неисполнение законов, безответственность, бездействие должностных лиц, неприменение санкций влечет незащищенность интересов государства, общества и личности в этой области. Сегодня наиболее оптимальным является внесение в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» первоочередных изменений и дополнений, связанных с ситуацией в этой сфере деятельности (четкое установление полномочий и ответственности Правительства РФ, федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов РФ в области обеспечения безопасности дорожного движения, уточнение терминологического аппарата, устранение внутренних противоречий Федерального закона «О безопасности дорожного движения»)» [15, с. 32].

«Практика внесения изменений в ПДД и КоАП РФ в последние годы носит ярко выраженный обвинительный уклон, направленный на ужесточение ответственности только водителей, в то время как государственные органы власти и управления, отвечающие за организацию движения в соответствии с Федеральным законом «О безопасности дорожного движения», никакой ответственности не несут, то есть, сегодняшняя правоприменительная практика, включая судебные решения, по причине нечеткости формулировок ПДД дают серьезные льготы (предпочтения) контролирующим инстанциям, которые продолжают корректировать ПДД для более удобного ведомственного исполнения» [11, с. 56].

Кроме того, следует изменить негативную тенденцию, когда санкции в отношении одного участника дорожного движения (например, водителя) усиливаются более серьезные, чем в отношении других участников дорожного движения (например, пассажиров или пешеходов). Низкие санкции и недостаточный надзор за поведением пешеходов и пассажиров не дают должного профилактического эффекта, не отвечают требованиям обеспечения

безопасности дорожного движения. В связи с этим необходим комплексный и системный подход к формированию и реализации карательной политики в отношении указанных категорий участников дорожного движения.

Изучение влияния правоприменительной практики на предупреждение нарушений ПДД и снижение уровня дорожно-транспортного травматизма свидетельствует о том, что наряду с известными профилактическими мерами целесообразно внедрять в практику иные меры, такие как амнистия и установление ответственности за многократное нарушение ПДД (к примеру, пять и более раз в текущем месяце, в отношении лица, являющегося виновным в совершении ПДД) и др.

Применение мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении в области дорожного движения почти всегда связано с ограничением прав его участников, в первую очередь водителей транспортных средств, что говорит о ряде проблем нормативно - правового и организационного характера, которые снижают эффективность деятельности Госавтоинспекции, не отвечают интересам обеспечения БДД, не позволяют гарантировать соблюдение прав и законных интересов участников соответствующих правоотношений.

И в связи с этим предлагается предусмотреть, порядок обжалования мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях и действий по составлению протокола об административном правонарушении вышестоящему должностному лицу или прокурору, возможность обратиться с жалобой до вынесения постановления по делу об административном правонарушении, а также целесообразно было бы установить сокращенный срок рассмотрения жалобы (пять дней). Такое нововведение обусловлено спецификой предмета обжалования и будет облегчать своевременное реагирование на противозаконные действия должностных лиц полиции.

Системный анализ законодательства и правоприменительной практики, проведенный для целей данной работы, также позволил выявить еще ряд моментов, указывающих на несовершенство административного

законодательства в данной сфере, негативно влияющее на правоприменение. Так, в правоприменительной практике существуют проблемы реализации требований законодателя к перевозке детей до двенадцатилетнего возраста в транспортных средствах, оборудованных ремнями безопасности. Именно указание законодателя на возрастные характеристики такого пассажира вызывают обоснованную критику, так как «...современный подросток 11–12 лет нередко имеет рост и вес вполне сопоставимый с ростом и весом среднестатистического взрослого человека.

Усаживать такого ребенка в детское кресло весьма затруднительно, да и излишне.

Думается, в ст. 12.23 КоАП РФ, наряду с указанием на возраст детей, необходимо закрепить указание на их рост и вес, более точно, чем это сделано в п. 22.9 ПДД РФ».

В отношении субъектов совершения правонарушений в области дорожного движения, таким образом, в настоящее время существует определенная неопределенность. Ряд субъектов может допускать фактическое нарушение существующего закона своим действием или бездействием, но действующее административное законодательство не допускает возможности привлечения их к административной ответственности, состава административного правонарушения в области безопасности дорожного движения в данном случае не возникает [34].

Можно прийти к выводу, что в настоящее время существует следующий проблемный аспект: очевидно, что реальная подготовленность участников дорожного движения не в полной мере соответствует уровню сложности условий, свойственных современному дорожному движению. В этом состоит основная причина существования дорожно-транспортной аварийности как объективной реальности.

### **3.2 Предложения и рекомендации по совершенствованию законодательства об административной ответственности субъектов в области безопасности дорожного движения**

Стоит отметить, что безопасность дорожного движения регулируется множеством нормативных актов и документов, как это было показано в прошлой части данного исследования. Для обеспечения безопасности дорожного движения государство наделило полномочиями несколько государственных органов. Во второй главе федерального закона «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 29.12.2017 № 443-ФЗ [36] четко распределены эти полномочия [42].

Органы государственной власти субъектов Российской Федерации в области дорожного движения также имеют ряд полномочий. Они практически соответствуют полномочиям органов государственной власти.

Разница состоит в том, что этим они занимаются на региональном уровне, например, ведут реестр парковок общего пользования, не составляют рекомендации и не утверждают нормативно-правовые акты, а также не занимаются вопросами финансового регулирования.

Органы местного самоуправления уполномочены заниматься организацией и мониторингом дорожного движения, а также установкой, демонтажем, заменой и содержанием технических средств дорожного движения на дорогах общего пользования местного значения и введут реестр автомобильных парковок. Однако не у всех органов местного самоуправления есть такие полномочия. Ими они не обладают в городах федерального значения.

«Направление вышеуказанной деятельности указано в статье пятой Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», а именно то, как распределены полномочия органов исполнительной власти, муниципалитетов.

Помимо распределения полномочий, в вышеуказанной статье раскоординирована деятельность органов исполнительной власти, местного самоуправления, различных общественных объединений, а также юридических и физических лиц. Координация заключается в предупреждении ДТП.

Вышеуказанные органы, также занимаются регулированием деятельности на наземном виде транспорта и в дорожном хозяйстве. Разработка и утверждение различных законодательных и нормативно-правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения также является частью государственной политики. В их число входят технические регламенты, правила, документы по стандартизации, технические нормы, а также иные нормативно-правовые документы в сфере дорожного движения» [39, с. 15].

Все эти органы, согласно соответствующей государственной политике, осуществляют деятельность по организации дорожного движения, материально обеспечивают мероприятия, занимаются организацией подготовки водителей транспортных средств, а также занимаются обучением граждан правилам дорожного движения.

Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения является федеральным органом, а также самостоятельным структурным подразделением центрального аппарата Министерства внутренних дел РФ [35]. Она обеспечивает и осуществляет функции Министерства по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области обеспечения безопасности дорожного движения в пределах полномочий, установленных законодательством.

Обеспечение соблюдения законодательства в сфере правил дорожного движения является главной задачей вышеуказанного органа. Не менее важной задачей Госавтоинспекции является осуществление государственного контроля и надзора за соблюдением множества правил, различных стандартов, технических норм и иных нормативных документов в области обеспечения

дорожного движения, которыми устанавливаются соответствующие требования.

Под контролем указанного органа находится строительство и реконструкция автомобильных дорог, за исключением требований, соблюдение которых проверяется при осуществлении государственного строительного надзора при строительстве и реконструкции автомобильных дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов и линий городского электрического транспорта.

«Кроме того, в рамках их полномочий осуществляется надзор за эксплуатационным состоянием и ремонтом автомобильных дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов. Установка и эксплуатация технических средств организации дорожного движения также осуществляется под контролем Госавтоинспекции. И один из наиболее важных элементов — это контроль за техническим состоянием находящихся в эксплуатации автомототранспортных средств, прицепов к ним и предметов их дополнительного оборудования.

Также они ответственны за контроль и государственный надзор в сфере перевозок пассажиров и грузов. К примеру, на дороге в идеальном состоянии будет происходить меньшее количество дорожно-транспортных происшествий, если на дороге не будет машин в недолжном техническом состоянии, это также сократит количество ДТП.

Стоит добавить, что на Государственную автомобильную инспекцию возложены обязанности по наблюдением за качеством подготовки водителей транспортных средств, их учетом и регулированием дорожного движения. Это основные задачи, которые входят в компетенцию Государственной автомобильной инспекции, но они так или иначе обеспечивают соблюдение прав и свобод, установленных в конституции, точнее эффективность их выполнения будет влиять на их работоспособность» [38, с. 45].

Рассматривая причины возникновения дорожно-транспортных происшествий, стоит обратить внимание на точку зрения Н.И. Исаева,

согласно которой около 80 % от числа ДТП возникают по вине водителей и 20 % - по вине пешеходов. А такие правонарушения как выезд на встречную полосу и нарушение правил проезда перекрестка – составляет около 10 % и 15 %. В то же время, по мнению автора, данные показатели нельзя считать объективными.

Анализируя данную точку зрения, хотелось бы отметить, что к причинам возникновения дорожно-транспортных происшествий также стоит отнести неудовлетворительную работу организаций, в чьи обязанности входит контроль над состоянием дорожного покрытия, в результате повреждения которого нередко и возникает аварийная ситуация. Так, на наш взгляд, возможны следующие изменения:

- дополнить в ч. 1 ст. 3.5 КоАП РФ после «в случаях, предусмотренных статьями 6.19, 6.20, частью 1 статьи 7.13, статьями 7.14.2, 11.20.1» словами «частью второй статьи 12.34»;
- дополнить ст. 12.34 КоАП РФ частью со следующим содержанием: Те же действия, повлекшие возникновение дорожно-транспортного происшествия, влекут наложение административного штрафа на должностных лиц, ответственных за состояние дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений, в размере от пятидесяти до ста тысяч рублей, на юридических лиц от трехсот до четырехсот тысяч рублей».

Далее хотелось бы акцентировать внимание на таком виде наказания за данное правонарушение как лишение права управления транспортным средством. Согласно главе 12 КоАП РФ данный вид наказания назначается за различные правонарушения, срок лишения равняется вплоть от нескольких месяцев до нескольких лет.

В большинстве случаев лишение права управления транспортными средствами назначается за совершение правонарушений, закрепленные ст. 12.8, ст. 12.26, ст. 12.27 КоАП РФ. Так, за совершение данных правонарушений срок лишения составляет от полутора до двух лет. По

нашему мнению, для эффективного применения мер административной ответственности следует внести дополнение в ст. 3.8 КоАП РФ, заключающееся в продлении срока лишения специального права, в случае уклонения лица от исполнения данного наказания, на срок не менее одного года, но не более трех лет.

Как отмечалось ранее, административный штраф является самым распространенным видом наказания за совершение правонарушений в области дорожного движения.

Возможность оплаты половины суммы от назначенного лицу административного штрафа возникла с вступлением в законную силу 01.01.2016 г. ФЗ от 22.12.2014 № 437-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части совершенствования взыскания штрафов за административные правонарушения в области дорожного движения». Целью данных поправок является побуждение лиц, привлеченных к административной ответственности, своевременно оплачивать свои штрафы. При этом также следует отметить, что данная «скидка» не распространяется на совершение повторных и грубых правонарушений. Срок для оплаты штрафа в размере половины суммы исчисляется со дня вынесения постановления в течение двадцати дней.

Таким образом, следует внести изменения в порядок уведомления лиц, совершивших правонарушения, например, путем рассылки автоматических сообщений о наличии правонарушения либо посредством СМС-сообщения, либо электронной почтой, автоматическим обзвоном и т.д. Также в настоящее время актуально использование Единого портала государственных услуг, с помощью которых появляется возможность узнавать о наличии задолженности и ее погасить.

Использование электронных систем и автоматической рассылки уведомлений способствует своевременному уведомлению лиц о правонарушениях, в связи с чем, у них появляется возможность оплаты

штрафа в размере половины суммы. Также, помимо вышеизложенного, возможно установление ответственности за повреждение транспортных средств или повреждение другого имущества в результате нарушения правил дорожного движения, повлекшее возникновение дорожно-транспортного происшествия.

Так, в настоящее время законодательством не предусмотрена административная ответственность за сам факт повреждения имущества, существует гражданско-правовая ответственность, представляющая собой погашение нанесенного ущерба, как в добровольной форме, так и через судебный порядок. Установление данной ответственности повлияло бы на правосознание водителей к недопущению совершения правонарушений в области дорожного движения и уменьшило бы количество дорожно-транспортных происшествий. Так, целесообразно дополнить Главу 12 КоАП РФ ст. 12.38 «Повреждение транспортных средств или иного имущества в результате нарушения правил дорожного движения».

В том числе хотелось бы сказать о необходимости внесения изменений в ст. 12.37 КоАП РФ. Так, при возникновении дорожно-транспортного происшествия, виновник, в случае отсутствия у него обязательного страхования, должен добровольно возместить нанесенный им ущерб. Однако, как стоит заметить, на практике, в случае если лицо уклоняется от возмещения ущерба, потерпевшей стороне необходимо обращаться к оценщику для оценки ущерба и в дальнейшем в суд для его возмещения.

По нашему мнению, необходимо ужесточить ответственность за отсутствие обязательного страхования у виновника дорожно-транспортного происшествия. Так, целесообразно дополнить ст. 12.37 КоАП РФ частью 3 «Отсутствие обязательного страхования у лица, совершившего правонарушение, приведшее к повреждению транспортного средства или иного имущества, влечет наложение административного штрафа в размере пяти тысяч рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от одного до трех месяцев».

Хотелось бы также обратить внимание на такое правонарушение, угрожающее безопасности дорожного движения, как управление транспортным средством в состоянии опьянения. Помимо нахождения водителя в состоянии опьянения, существует проблема нахождения в транспортном средстве пассажиров, подвергающих свою жизнь опасности, находясь с водителем в состоянии опьянения.

Так, возможно включение в ст. 12.8 КоАП РФ части пятой, которая звучала бы как «Управление транспортным средством в состоянии опьянения с находящимися в транспортном средстве пассажирами влечет наложение административного штрафа в размере сорока тысяч рублей с лишением права управления транспортными средствами на срок от двух до трех лет».

Итак, необходимо констатировать следующее. Соблюдение правил дорожного движения является неотъемлемым условием для поддержания безопасности дорожного движения. С увеличением автопарка и участников дорожного движения возрастает и количество административных правонарушений в области дорожного движения.

Для повышения уровня безопасности дорожного движения необходимо следующее:

- ужесточить наказание за нарушения правил дорожного движения, которые приводят к тяжелым последствиям, включая смерть и травмы;
- ввести более жесткие штрафы за нарушения правил дорожного движения, которые повышают риск аварий и нарушают безопасность других участников дорожного движения;
- разработать программы обучения и повышения квалификации для водителей, включая обучение правилам дорожного движения, безопасности и экологии;
- разработать систему наград и поощрений для водителей, которые соблюдают правила дорожного движения и не допускают нарушений;

- установить более строгие требования к техническому состоянию транспортных средств и проводить регулярные проверки;
- разработать более эффективную систему контроля за нарушениями правил дорожного движения, включая использование технологий и видеонаблюдения;
- проводить информационно-просветительскую работу, направленную на повышение осведомленности общественности о правилах дорожного движения и безопасности на дорогах;
- разработать меры по снижению скорости движения на опасных участках дорог, включая установку дополнительных знаков и сигналов;
- улучшить качество дорожной инфраструктуры, включая ремонт и строительство новых дорог, установку ограждений и барьеров;
- разработать программы по снижению уровня алкогольной и наркотической зависимости среди водителей и пассажиров, включая проведение профилактических мероприятий и лечение зависимости.

## Заключение

В данной исследовательской работе реализован широкий анализ аспектов, взаимосвязанных с теоретико-правовыми основами административной ответственности. Анализировалась также и работа субъектов государственных органов власти, осуществляющих контроль в рассматриваемой отрасли. Кроме того, было реализовано исследование результативности работы государственных органов по привлечению к административной ответственности за проступки в контексте дорожного движения, как на территории государства, так и в иных государствах, являющихся на сегодняшний день лучшими по безопасности дорожного движения.

Трудность исследования обусловлена дифференциацией существующих правовых положений в отрасли, а также мер ответственности за совершение соответствующих нарушений в области дорожного движения. Вследствие существующих в данном отношении проблем становится невозможным результативное осуществление деятельности по регулированию безопасности дорожного движения и предотвращение имеющихся в данном отношении правонарушений. Вместе с тем, полагаем, что при использовании комплекса разработанных в настоящее время методов регулирования и контроля появится возможность улучшить и сделать более прозрачной систему работы субъектов государственных органов власти, реализующих регулирование дорожного движения.

Основным признаком (характерной чертой) административной ответственности является административное принуждение, как подвид принуждения государственного. Основанием такой ответственности может служить только факт совершения правонарушения. С точки зрения правового регулирования административная ответственность имеет полную базу нормативно-правового характера, которая регулируется административным правом.

В работе выделены субъекты, объекты и правовые основы административной ответственности. Так, субъектами административных правоотношений являются физические и юридические лица. Объектом – общественные отношения в сфере государственного управления, которые регулируются нормами права и охраняются мерами административной ответственности.

В качестве существующих правовых основ регулирования соответствующей сферы общественных отношений необходимо рассматривать: Конституцию РФ, положения административного и административно-процессуального законодательства, включающие положения об административных нарушениях.

В соответствии с Конституцией РФ, регламентация административной и административно-процессуальной правовых сфер осуществляется законами. У отдельных субъектов существует право издавать также иные формы правовой документации. Вместе с тем, указанная выше информация не противоречит тому, что форма упомянутого правового документа может устанавливаться законодательством.

КоАП РФ предусматривает, что «законодательство об административных правонарушениях состоит из КоАП РФ и принимаемых в соответствии с ним законов субъектов РФ об административных правонарушениях».

В работе дана классификация административных правонарушений в области дорожного движения. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях получил юридическую силу 01.07.2002, его положения содержали новые формы административных нарушений, а также трансформации форм административной ответственности в исследуемой отрасли. Помимо этого, были внесены трансформации в порядок рассмотрения данных дел.

Так, существует пять вариантов меры ответственности за нарушения в отрасли, а именно: «предупреждение, административный штраф, конфискация

устройств, приборов и приспособлений, лишение права управления транспортными средствами и административный арест до 15 суток».

Самым распространенным видом наказания за совершение нарушений в области дорожного движения является административный штраф. В настоящей работе также определяется порядок привлечения к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения. Согласно ст.2.3. КоАП РФ, «административной ответственности подлежит лицо, достигшее к моменту совершения административного правонарушения возраста шестнадцати лет».

Процедура привлечения к административной ответственности начинается с возбуждения дела. Процесс производства детально прописан в КоАП РФ. Факт возбуждения дела должен быть отражен в процессуальном документе. Наиболее часто в качестве него выступает протокол. Протокол включает информацию о том, когда и где совершено нарушение, кто является составителем документа, какие граждане признаны свидетелями, а какие — потерпевшими, по какой статье привлекается нарушитель. Кроме того, в протоколе описывается объективная сторона нарушения, а также присутствует графа для объяснений подозреваемого в совершении нарушения. Допускается также внесение иных данных.

После того как протокол подписан, дело назначается к рассмотрению, а лица, указанные в ст. 25.1-25.5 КоАП РФ извещаются об этом.

В настоящей работе проанализированы функции и полномочия государственных органов по привлечению к административной ответственности в области дорожного движения. Так, в соответствии с Указом Президента РФ «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения», именно Государственная инспекция безопасности дорожного движения РФ осуществляет специальные контрольные, надзорные и разрешительные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Завершая рассмотрения темы данного исследования, отметим, что

законодательная среда имела определенного рода прецедент, характеризующийся тем, что процессуальная правовая среда стала обеспечиваться материальной, а не иначе. Кроме того, был создан инструмент, допускающий наступление различной ответственности за аналогичные правонарушения, содержащие идентичные смягчающие и отягчающие обстоятельства, а также иные индивидуальные, но идентичные характеристики. Например, один субъект лишился водительского удостоверения, а на второго возлагалась оплата штрафа.

Помимо этого, отсутствует, так называемая бонусная система, либо же первое предупреждение для виновных в нарушении соответствующих правил. Подобные формы взаимодействия могли бы предоставить возможность улучшения отношений населения с государством в рассматриваемой сфере общественных отношений. Это обусловлено тем, что так люди могли бы ощутить значимость улучшения положения на дорогах, а не рассматривали соответствующую ответственность в качестве способа пополнить бюджет через штрафы.

В качестве итога по проделанной работе были разработаны предложения по рассмотренной теме исследования, а именно по административной ответственности за правонарушения ПДД. В частности, мы считаем, что в настоящее время:

- требуется повторно реформировать законодательство, регулирующее административную ответственность за правонарушения ПДД;
- деятельность государственных органов в области обеспечения безопасности дорожного движения должна быть усовершенствована;
- работа государственных органов, уполномоченных действовать в сфере улучшения уровня безопасности дорожного движения, осуществляется не в полной мере, вследствие чего требуется формировать и интегрировать механизмы государственно-частного взаимодействия в отрасли;

- в целях увеличения доверия социума к государству необходимо также проработать и улучшить систему мер по предупреждению и профилактике административных нарушений в соответствующей области общественных отношений, произвести включение в КоАП РФ новых составов административных правонарушений, отвечающих задаче охраны соответствующих аспектов в плане осуществления национальной безопасности.

Представляется, что административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения в настоящее время может рассматриваться не только в качестве важного элемента в обеспечении национальной безопасности российского государства, но также в качестве института государственного воздействия на поведение индивида, который в максимальной степени затрагивает каждого рядового члена российского общества, что и обуславливает важность осуществления реформирования соответствующих общественных отношений для повышения защиты прав и свобод граждан и роста эффективности административно-правового регулирования в рассмотренной сфере жизнедеятельности российского общества.

## Список используемой литературы и используемых источников

1. Административная деятельность органов внутренних дел: Альбом схем / Под ред. В. Е. Помаскина. М.: МЮИ МВД России; Щит-М, 2019. – 123 с.
2. Административное право и процесс: практикум / Г. А. Василевич, С. М. Забелов, Д. Е. Тагунов. – Москва: Право и экономика, 2018. – 230 с.
3. Административное право России: учебник / В. Я. Кикоть и др. – Москва: Юнити–Дана, 2020. – 759 с.
4. Административное право: учебник / Б. В. Россинский, Ю. Н. Стариков. – Москва: Норма: Инфра–М, 2018. – 575 с.
5. Быков А.И. Проблемы применения органами внутренних дел административных наказаний в области дорожного движения, дисс...канд.юрид.наук. - М.: 2021, 171 с.
6. Вашкевич А.В., Коновалов Е.А., Смородина В.А. Основы деятельности службы дорожной инспекции и организация движения ГИБДД МВД России: учебное пособие - СПб.: Питер, 2017. – 285 с.
7. Вдовиченко В.В. Доказательства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. - 2019. - № 4 (61). - С. 26-29.
8. Демидов Ю.Н., Костенников М.В., Куракин А.В. Административная деятельность органов внутренних дел: учебник: в 2 ч. Ч. 2: Особенная часть / Ю.Н. Демидов и др. – Домодедово: 2016. - 306 с.
9. Дорогин В.Т., Пузырев С.В., Водополов Н.Н. Российское административное право: Практикум / В.Т. Дорогин и др. - М.: Юрайт, 2014. - 425 с.
10. Дубров В.А. О проблемах в деятельности инспекторов ГИБДД МВД России при осуществлении пресечения административных правонарушений, совершаемых иностранными гражданами, имеющими

иммунитет от административной юрисдикции // Вестник Московского университета МВД России. - 2021. - №1. - С.240-245.

11. Европейская Конвенция о защите прав человека и основных свобод от 4 ноября 1950 г. // Российская газета. - 1995. - 5 апреля; Собрание законодательства РФ. - 2001. - № 2. - Ст. 163.

12. Зайцев Р.Я. Неповиновение водителя законному требованию сотрудника полиции выйти из транспортного средства // Вестник КРУ МВД России. - 2017. - № 3 (37). - С. 108-113.

13. Затолокин А.А. Амбивалентность в контроле и надзоре за дорожным движением // Общество и право. - 2017. - № 2 (48). - С. 276- 281.

14. Исаев Н.И. Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: учебное пособие. – М., – 2019. – 219 с.

15. Конин Н.М. Административное право России в вопросах и ответах: учебное пособие – М.: Проспект, 2021. – 256 с.

16. Колоколов Н.А. Рассмотрение дел об административных правонарушениях. Практика судов общей юрисдикции: учебное пособие – М.: ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право, 2009. — 439 с.

17. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // Российская газета. - 1993. - № 237; 2020. - № 55.

18. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: [федеральный закон от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ: // Собрание законодательства РФ. - 2002. - №1 (ч. 1). - Ст. 1; Российская газета. - 2021. - № 25 (8376).

19. Королева Е.Г. О функционировании автоматизированных комплексов фотовидеофиксации нарушений Правил дорожного движения (в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги») // Современное состояние и перспективы обеспечения безопасности

дорожного движения: теория и практика: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции. Орел: Орловский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В.В. Лукьянова. 2020. - 146 с.

20. Кошевацкий В.И, Ольшевская А.В. К вопросу о понятии и сущности мер административного пресечения // Вестник экономической безопасности. - 2018. - № 2. - С. 215-221.

21. Лебедева О.О. Правовое регулирование применения принудительных мер административного предупреждения и пресечения: дис. ... канд. юрид. наук / О.О. Лебедева. - Нижний Новгород, 2017. - 206 с.

22. Лохбаум В.А., Сидорцов Р.В., Стороженко К.О. Административные правонарушения в области дорожного движения: понятие, деликтологическая характеристика: учебное пособие. - Тула, 2021. - 275 с.

23. Макарейко Н. В. Административное право: краткий курс лекций / Н. В. Макарейко. – Москва: Юрайт, 2019. – 210 с.

24. Монгуш, А.Л. Понятие, место и цели административной ответственности в системе юридической ответственности // Современное право. – 2019. № 12 (1). – С. 47–55.

25. Миронов А. Н. Административное право: учебник / А. Н. Миронов. – Москва: Форум: Инфра–М, 2020. – 319 с.

26. Постановление по делу об административном правонарушении № 5- 1059/19 от 08.11.2019//Интернет ресурс «Судебные акты по делам об административных правонарушениях судебного участка № 25 г.Южно-Сахалинска» [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <http://25.sah.msudrf.ru/>

27. Павлова Е.В., Калюжный Ю.Н. Административно-юрисдикционная деятельность ГИБДД: методические (практические) рекомендации / Е.В. Павлова. - Орёл, 2010. - 282 с.

28. Показатели состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 16.03.2023).

29. Рябоконт Ю.А. Государственное управление безопасностью дорожного движения: уч. пособие. – Омск: СибАДИ, 2019. – 126 с.

30. Синцина С.В., Чумаков, Н.И. Состав административного правонарушения в области дорожного движения // Законность и правопорядок в современном обществе. – 2019. – №28. – С. 10-20

31. Смоляков А.И. О некоторых аспектах реализации принципа неотвратимости наказания в области обеспечения безопасности дорожного движения // Наука и практика. - 2019. - № 1 (62). - С.87-94.

32. Сосновских А.А. Проблемы применения мер пресечения в административном праве РФ // Государство и право. - 2018. - № 8. - С. 78-84.

33. Статистика и аналитика // Официальный сайт Министерства внутренних дел Российской Федерации [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <https://мвд.рф/Deljatelnost/statistics> (дата обращения: 16.03.2023).

34. Телятицкая, Т. В. Административное право: Ответы на экзаменационные вопросы. / Т. В. Телятицкая. – Минск: Тетралит, 2021. – 223 с.

35. Указ Президента РФ от 21.12.2016 N 6992 «Об утверждении Положения о Министерстве внутренних дел Российской Федерации и Типового положения о территориальном органе Министерства внутренних дел Российской Федерации по субъекту Российской Федерации» [Электронный ресурс] // Режим доступа: СПС «Консультант Плюс»

36. Федеральный закон «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 29.12.2017 N 443-ФЗ [Электронный ресурс] // Режим доступа: СПС «Консультант Плюс»

37. Федеральный закон «О полиции» от 07.02.2011 № 3-ФЗ [Электронный ресурс] // Режим доступа: СПС «Консультант Плюс»
38. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 N 196-ФЗ (последняя редакция) [Электронный ресурс] // Режим доступа: СПС «Консультант Плюс»
39. Road Traffic Offenders Act // [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: [http://moj.gov.jm/sites/default/files/laws/Road Traffic Act\\_1.pdf](http://moj.gov.jm/sites/default/files/laws/Road%20Traffic%20Act_1.pdf)
40. Jacobs G., Aeron-Thomas A., Astrop A. (2000). Estimating Global Road Fatalities. TRL Report 445, Transport Research Laboratory, Crowthorne, U.K. [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <http://www.esafetysupport.org>.