

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

Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра Конституционное и административное право

(наименование)

40.04.01 Юриспруденция

(код и наименование направления подготовки, специальности)

Правовое обеспечение государственного управления и местного
самоуправления

(направленность (профиль)/специализация)

**ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
(МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ)**

на тему Особенности производства дел по административным
правонарушениям в области дорожного движения

Обучающийся

М.В. Шепелева

(Инициалы Фамилия)

(личная подпись)

Научный
руководитель

к.ю.н. К.П. Федякин

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

Тольятти 2025

Оглавление

Введение.....	3
Глава 1 Общая характеристика административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.....	8
1.1 Понятие и признаки административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.....	8
1.2 Понятие и классификация административных правонарушений в области дорожного движения.....	17
Глава 2 Особенности административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения	28
2.1 Юридический состав административных правонарушений в области дорожного движения.....	28
2.2 Основания привлечения к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.....	39
Глава 3 Проблемы реализации административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения и её совершенствование.....	47
3.1 Проблемы правоприменительной практики, связанные с правонарушениями в области безопасности дорожного движения .	47
3.2 Совершенствование законодательства об административной ответственности за нарушения безопасности дорожного движения ..	62
Заключение	76
Список используемой литературы и используемых источников.....	79

Введение

Актуальность темы исследования выражена в том, что на данный период развития общества и законодательства в Российской Федерации происходит выявление различных проблем при правоприменительной деятельности органов государственной власти и судебной власти при осуществлении производства по делам об административных правонарушениях в том числе, в области безопасности дорожного движения.

Государственное управление предполагает под собой проведение целого ряда действий с использованием правовых норм об административных правонарушениях. Применение мер воздействия на правонарушителей является основной системой административного судопроизводства. Процесс рассмотрения административных нарушений представляет собой уникальный сегмент в системе управления, основанный на специфических законодательных актах, прописанных в Кодексе об административных правонарушениях Российской Федерации [35]. Этот документ определяет ключевые задачи и принципы, которыми руководствуются органы власти при рассмотрении дел о нарушениях, и учитывает множество факторов, важных для правильного применения закона.

В контексте обеспечения безопасности на дорогах особенно важно отметить роль административной ответственности. Её вклад в систему правового регулирования нельзя недооценить, поскольку она стоит в основе обеспечения порядка и безопасности на дорожном движении. Она позволяет оперативно реагировать на нарушения правопорядка, обеспечивая тем самым эффективное функционирование государственного управления и защиту общественных интересов. С помощью мер административной ответственности достигается профилактика и предупреждение правонарушений, а также восстановление прав и законных интересов граждан, организаций и государства. Большое значение имеет также воспитательная функция административной ответственности, направленная на формирование

у граждан осознания необходимости соблюдения правовых норм и уважения к закону. Таким образом, институт административной ответственности играет важную роль в обеспечении законности и правопорядка в Российской Федерации.

В настоящее время действует набор норм, которые регулируют действия участников на дорогах. Любые действия, нарушающие эти правила, подлежат наказанию согласно административному и уголовному законодательству РФ. Цель административных санкций за нарушения ПДД заключается в снижении количества подобных инцидентов на дороге, предусматривая применение мер пресечения к нарушителям.

Сейчас система, которая регулирует ответственность за нарушения в сфере дорожной безопасности, не может считаться устойчивой. Это обусловлено необходимостью ее постоянного обновления, вызванного улучшением транспортной сети. Такие изменения в транспортной инфраструктуре ведут к усложнению и трансформации общественных взаимодействий в этой сфере, что требует адаптации правовой базы.

Непрерывные обновления в законодательстве, касающемся правил дорожного движения, подчеркивают необходимость тщательного анализа с юридической и научной точек зрения, что делает данное исследование крайне важным и своевременным.

Степень разработанности темы исследования. На протяжении длительного периода времени вопросы административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения остаются объектом внимания ученых в области юриспруденции. Заметный вклад в их разрешение в различные исторические периоды внесли А.Б. Агапов, Ю.С. Адушкин, А.П. Алехин, Д.Н. Бахрах, К.С. Вельский, И. А. Галаган, В.В. Денисенко, Е.В. Додин, В.М. Манохин, Б.В. Российский, В.Д. Сорокин, И.В. Тимошенко, Ю.А. Тихомиров, А.П. Шергин, А.Ю. Якимов и др.

В области безопасности дорожного движения, вопросы административной и уголовной ответственности за нарушения привлекают

значительное внимание среди исследователей в России. Нормы и регуляции, касающиеся последствий нарушений правил дорожного движения, тщательно анализируются. В этом контексте выделяются исследования таких авторов, как А.Б. Агапов, Н.В. Азарова, С.Н. Братановский, О.И. Бекетов, М.М. Власов, В.В. Головкин, В.И. Майоров, О.В. Панкова среди прочих. Хотя уже проведено множество исследований по этой тематике, все же остаются аспекты, требующие более детального рассмотрения в рамках этой значимой социальной проблематики.

Нормативную и эмпирическую основу работы составляют Конституция РФ [37], Кодекс РФ об Административных правонарушениях [35], материалы судебной практики.

Нормативной формой исследования является положение российского законодательства, а также информация из правовой практики, разнообразные дела об административной ответственности при нарушении правил дорожного движения.

Объект исследования - общественные отношения, возникающие в сфере административной ответственности за правонарушения в области безопасности дорожного движения.

Предмет исследования - совокупность норм действующего отечественного законодательства, направленного на регулирование безопасности дорожного движения посредством административно-правовой охраны.

Цель исследования - научно-правовой анализ административной ответственности за правонарушения в области безопасности дорожного движения в соответствии с нормами действующего законодательства Российской Федерации и на основании научно-теоретических исследований и доктринальных источников, посвященных указанной области общественных отношений.

Задачи исследования:

- рассмотреть понятие и признаки административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения
- изучить понятие и классификацию административных правонарушений в области дорожного движения;
- проанализировать юридический состав административных правонарушений в области дорожного движения;
- изучить основания привлечения к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения;
- выявить проблемы правоприменительной практики, связанные с правонарушениями в области безопасности дорожного движения;
- предложить пути совершенствования законодательства об административной ответственности за нарушения безопасности дорожного движения.

Нормативная правовая основа исследования: Конституция Российской Федерации, Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, другие федеральные законы и подзаконные нормативные правовые акты, составляющие правовую основу административной ответственности за правонарушения в области безопасности дорожного движения.

Методологической основой исследования являются: общий научный метод, который включает в себя частно–научные методы изучения, к ним можно отнести: сравнительно правовой, системный, структурный, логический, метод конкретизации и анализа, статистические следования и прочее.

Научная новизна исследования заключается в том, что настоящая выпускная квалификационная работа посвящена комплексному исследованию и решению важной научной проблемы совершенствования административно-

правового регулирования производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения.

Теоретическая значимость исследования заключается в возможности использования основных выводов, сделанных в процессе исследования, для дальнейшего рассмотрения и разработки путей решения проблем правового регулирования осуществления производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения в рамках действующего законодательства Российской Федерации.

Практическая значимость исследования обусловливается предпринятым в работе критическим подходом к оценке действующего законодательства, а также практике его применения, в предложениях по совершенствованию административно-деликтного законодательства.

Структура работы: введение, три главы, шесть параграфов, заключение, список используемой литературы и источников.

Глава 1 Общая характеристика административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

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

Система регулирования дорожного движения включает в себя важный элемент - административную ответственность, играющую ключевую роль в обеспечении правопорядка. В настоящее время значимость этой ответственности увеличилась, поскольку она способствует предупреждению и пресечению нарушений закона на дорогах.

Для изучения этой проблематики необходимо провести тщательный анализ терминов и основных характеристик. Анализ административного права выделяет ответственность за проступки в сфере управления транспортом как уникальный раздел. Этот раздел наследует все ключевые элементы соответствующего правового поля [60, с. 36].

Понимание взаимосвязи между «административной ответственностью» и регулированием трафика требует всестороннего изучения. Сложность административной ответственности проистекает из ее многоаспектности и включения в себя разнообразных правовых отношений.

В юриспруденции отсутствует единая интерпретация и точное определение этой концепции, что делает ее особенно интересной для анализа. Особенность этой категории заключается в том, что она ограничивается исключительно вопросами, связанными с дорожным движением.

Множество исследователей обращают внимание на данный вид ответственности, стремясь раскрыть его сущность и особенности. Рисунок 1 демонстрирует мнения различных авторов.

К.С. Бельский	• административную ответственность нельзя сводить исключительно к применению административного наказания, а надо определять как реагирование на административное правонарушение, выражающееся в реализации права предъявить обвинение определенному лицу, подвергнуть противоправное деяние официальной оценке и в случае отрицательной оценки применить к виновному лицу административное взыскание
П.П. Серков	• данный вид ответственности представляет собой комплексную правовую реакцию государства на проявление административной противоправности, содержащую материально-правовые основания и процессуальный порядок возбуждения, рассмотрения дел, назначения и исполнения наказаний в целях возложения на правонарушителя обязанности претерпевания неблагоприятных последствий, установленных законодателем, или прекращения производства по делу в определенных законом случаях
Б.В. Россинский	• это вид юридической ответственности, которая выражается в назначении органом или должностным лицом, наделенным полномочиями, административного наказания лицу, совершившему административное правонарушение
И.А. Галаган	• совокупность административно-материальных и административно-процессуальных норм, регулирующих общественные отношения, связанные с осуществлением компетентными органами и должностными лицами своих полномочий по установлению факта и состава административного проступка, личности виновного и применению к нему взыскания, и отношения, связанные с процедурой возбуждения, рассмотрения дел, вынесением, обжалованием, пересмотром и исполнением решений о взыскании
И.В. Тимошенко	• это вид юридической ответственности, выражающейся в применении уполномоченным органом или должностным лицом административного наказания к лицу, совершившему административное правонарушение (проступок)
А.Б. Агапов	• мера принудительного воздействия, применяемая к лицу, виновному в совершении административного правонарушения, ограничивающие имущественные (неимущественные) права нарушителя либо устанавливающие его дополнительные обязанности

Рисунок 1 - Сущность понятия «административная ответственность», трактуемая различными авторами [11], [78], [74], [17], [85], [1]

Некоторые авторы утверждают, что механизм административной ответственности служит государственным инструментом, целью которого является препятствование действиям, нарушающим правила, со стороны водителей транспортных средств. В данном контексте административная ответственность выступает не только как средство наказания, но и как инструмент профилактики, направленный на формирование у водителей и пешеходов сознательного отношения к правилам дорожного движения. Этот механизм включает в себя комплекс мер, таких как контроль за соблюдением норм, обучение участников дорожного движения и применение санкций в случае правонарушений [10, с. 16]. Таким образом, административная ответственность становится важным элементом системы обеспечения безопасности на дорогах, способствуя созданию более безопасной дорожной среды для всех участников.

Проанализировав представленную информацию, приходим к пониманию, что консенсуса относительно того, что такое «административная ответственность», не достигнуто. В то же время, большая часть ученых едино во мнении, что это понятие относится к уникальным мерам, которые принимают государственные институты в ответ на нарушения административных правил, накладывая на нарушителей определенные взыскания.

В отличие от размытой формулировки административной ответственности, понятие «дорожное движение» имеет точное и конкретное определение в официальных регламентирующих документах. Например, в статье 2 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [57] указано, что перемещение грузов и людей по дорогам, как с применением транспорта, так и без него, формирует систему социальных взаимодействий, которая в целом определяется термином «дорожное движение».

Несмотря на наличие множества существующих мнений, научное сообщество продолжает проявлять активный интерес к исследованию

феномена дорожного движения. Особый вклад в понимание этого явления внёс Калужный Ю.Н., который рассматривает транспортную систему через призму социальных взаимодействий, где поведение всех участников - от пешеходов до водителей - регулируется комплексом установленных правил и общественных норм. Законодательное определение этого термина помогает лучше понять его суть и место в системе административного права, охватывая не только физические аспекты передвижения, но и правовые отношения, возникающие между участниками движения. Это подчеркивает важность социальной ответственности и взаимодействия между всеми участниками дорожного движения [31, с. 56].

В исследованиях В.И. Майорова прослеживается всесторонний анализ проблематики транспортного перемещения, где он выделяет его значимость как для личных, так и для общественных нужд в передвижении людей, перевозке товаров и продукции. Подход профессора к вопросу включает не только прямое управление транспортом и использование дорожной сети, но и внимание к беспилотным автомобилям и пешеходной мобильности, раскрывая многоаспектность данного явления. Эта концепция подчеркивает значимость технических аспектов и инфраструктуры в процессе обеспечения мобильности [44, с. 86].

В.И. Майоров подчеркивает критическую важность вопроса безопасности на дорогах, указывая на постоянную угрозу неожиданных ситуаций с участием автомобилей, которые могут привести к серьезным последствиям, включая ущерб имуществу, травмы или даже смерть людей. Он настаивает, что безопасность на дорогах может быть достигнута лишь при условии, что каждый водитель и пешеход будет неукоснительно следовать установленным правилам. Только строгое соблюдение ПДД позволит избежать несчастных случаев и защитить жизни всех, кто пользуется транспортной инфраструктурой [44, с. 87].

Изучение административной ответственности в контексте правонарушений, связанных с дорожным движением, подчеркивает ее роль

как фундаментального компонента в системе административного права [2, с. 46]. Синтезируя различные мнения, представленные в юридических исследованиях, обнаруживается общее согласие относительно ключевых характеристик этой ответственности, несмотря на наличие разнообразных подходов к ее определению (рисунок 2).

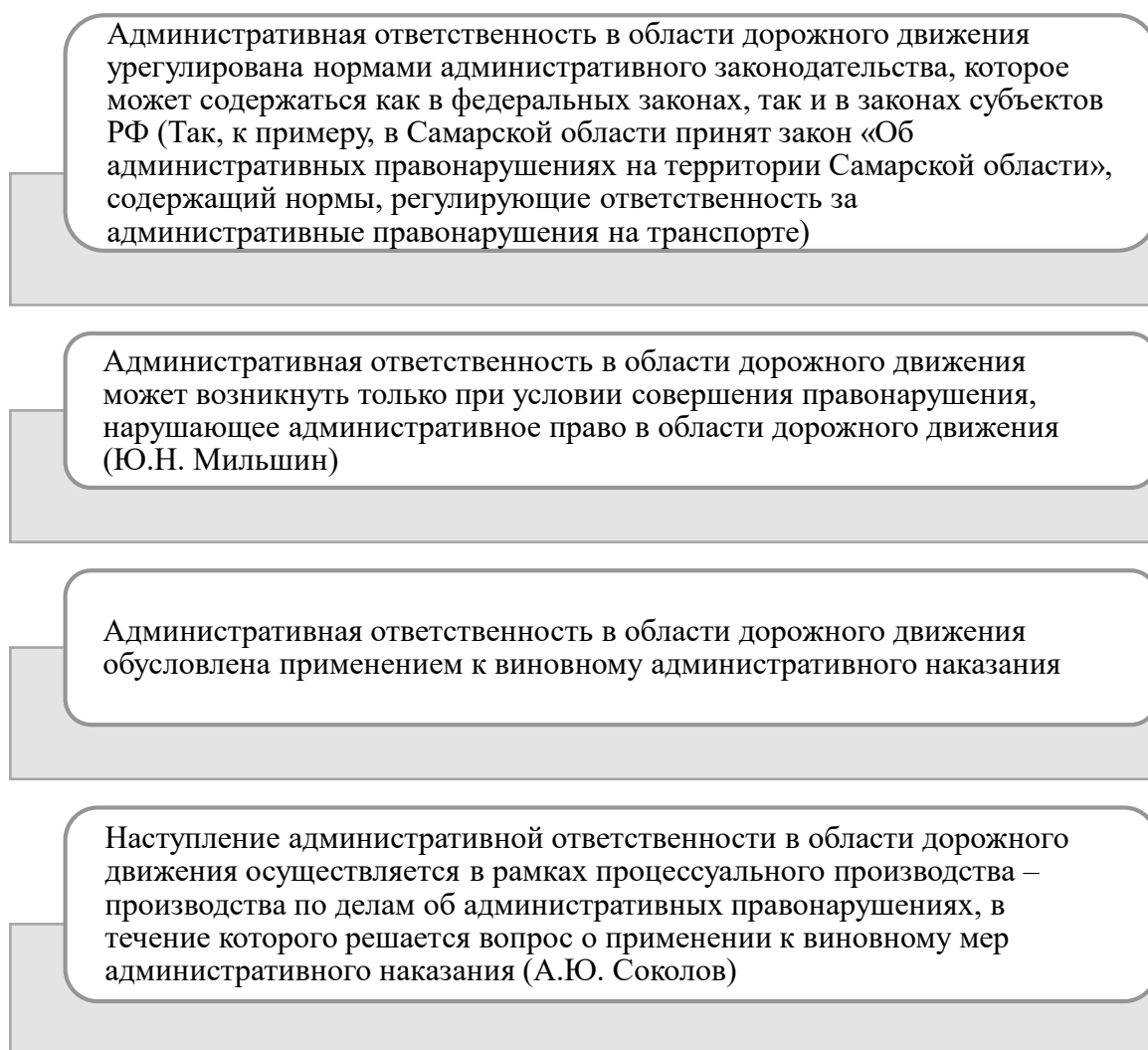


Рисунок 2 - Признаки административной ответственности в области дорожного движения [54], [59], [48], [80]

В этом контексте, понимание дорожного движения как сложной социальной системы, требующей осмысленного взаимодействия между государством, общественностью и индивидуальными участниками, обогащается через интеграцию разных перспектив [50, с. 20]. Так, осмысление

дорожного движения выходит за рамки простого набора правил, превращаясь в многоаспектный социальный процесс, который требует активного участия и внимания со стороны всех заинтересованных сторон.

В контексте дорожного регулирования, концепция административной ответственности превосходит роль простого наказания за нарушения, внося значительный вклад в профилактику будущих проступков. Отличительной особенностью этого вида ответственности является ее осуществление через административные меры воздействия, инициируемые уполномоченными служащими или органами, при этом она вобрала в себя как специфические, так и общепринятые аспекты административного регулирования [14, с. 29]. Особенно это касается ситуаций, возникающих на дорогах, где она выступает в качестве специфического инструмента регулирования.

Административные меры, применяемые в сфере дорожного движения, существенно влияют на развитие правового сознания среди водителей и пешеходов, что, в свою очередь, способствует улучшению безопасности на дорогах [52, с. 130].

КоАП РФ выступает ключевым законодательным документом в системе российского права, который определяет механизмы привлечения к административной ответственности и устанавливает соответствующие правовые нормы на территории России [35]. Структура КоАП РФ включает четыре основных раздела, охватывающих базовые положения, детальное описание правонарушений, процессуальные аспекты и механизмы исполнения наказаний. В рамках кодекса раскрываются ключевые дефиниции, включая само понятие административного проступка, и устанавливается система взысканий за нарушения [16, с. 311]. Особое внимание уделяется специфическим процессуальным нормам, регламентирующим различные категории дел - от нарушений в сфере дорожного движения до правонарушений, совершаемых юридическими лицами. Законодатель детально прописал не только составы конкретных правонарушений, но и процедурные особенности рассмотрения различных категорий

административных дел, а также порядок реализации вынесенных постановлений о наказании [5, с. 36].

Регулирование административной ответственности осуществляется не только КоАП РФ, но и обширной системой различных правовых документов. К ним относятся нормативные акты местного самоуправления, законодательство субъектов РФ, постановления Правительства России, президентские указы и федеральные законы. Каждый из этих документов действует в пределах установленных полномочий [47, с. 38].

Классификация административных проступков наглядно отображена на рисунке 3.



Рисунок 3 - Меры административной юридической ответственности [3, с. 102-104]

За совершение административных правонарушений в сфере дорожного движения предусмотрены следующие виды административных взысканий: предупреждение, административный штраф, конфискация орудия или предмет административного правонарушения, лишение специального права, административный арест и обязательные работы. Лишение специального права назначается судьей. Срок лишения специального права не может быть менее одного месяца и более трех лет. Постановление судьи о лишении права управления транспортным средством, за исключением трактора, самоходной машины и других видов техники, исполняется должностными лицами органов внутренних дел. Административная ответственность может быть установлена только при наличии вины лица, совершившего правонарушение [8, с. 214].

Однако, есть ситуации, когда человек может быть освобожден от административного наказания. Это включает моменты, когда действия были совершены в условиях самообороны, крайней необходимости, при отсутствии у индивида вменяемости, среди прочих обстоятельств (рисунок 4).

Административное правонарушение	• Противоправное, виновное действие или бездействие, за которое КоАП РФ или законы субъектов РФ предусмотрена административная ответственность
Возраст	• Достижение к моменту совершения правонарушения 16 лет (за отдельные правонарушения - с 14 лет)
Вменяемость	• Способность осознавать фактический характер и противоправность своих действий/бездействия

Рисунок 4 - Основания привлечения граждан к административной ответственности [11, с. 15]

Согласно КоАП РФ, если юридическое лицо не предприняло всех доступных мер по соблюдению установленных правил, хотя имело такую возможность, оно может быть признано виновным в административном нарушении. Важным условием наступления ответственности является то, что компания располагала реальными возможностями для выполнения требований, предусмотренных как федеральным КоАП, так и региональным законодательством, но не обеспечила их надлежащее исполнение.

Применение положений, изложенных во второй части статьи 2.1 Кодекса Российской Федерации по административным нарушениям, вызывает много споров. Решения, принимаемые как судебными органами, так и должностными лицами исполнительной власти в подобных случаях, часто не согласуются между собой. Наложение санкций на одного участника правовых отношений не препятствует привлечению к ответственности другого фигуранта за идентичное нарушение, независимо от их юридического статуса как физических или юридических лиц [22, с. 88]. Привлечение к ответственности организации не освобождает конкретного человека от наказания за совершенное нарушение. Аналогично, если виновное физическое лицо понесло административное или уголовное наказание, это никак не отменяет необходимости привлечения к ответственности юридического лица за те же противоправные действия. Обе стороны должны отвечать за нарушения независимо друг от друга [24, с. 70].

С 18 марта 2017 г. Федеральным законом от 7 марта 2017 г. № 26–ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» [56] внесены изменения в КоАП РФ, предусматривающие увеличение санкций в отношении должностных и юридических лиц за нарушение, ответственность за которые предусмотрена статье 12.34 КоАП РФ – «Несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений» статье 19.5 КоАП РФ «Невыполнение в срок

законного предписания (постановления, представления, решения) органа (должностного лица), осуществляющего государственный надзор (контроль), муниципальный контроль».

Таким образом, возможно сделать следующие выводы:

- Мы считаем, что необходимо исключить из 12-й главы Кодекса об административных правонарушениях РФ (КоАП РФ) предусмотренное в части четвертой статьи 3 КоАП РФ наказание в виде предупреждения. Это обусловлено его недостаточной эффективностью в отношении нарушителей ПДД, несоответствием серьезности допущенных нарушений и отсутствием должного воздействия на поведение водителей.
- При оценке правонарушений на дорогах ключевым фактором выступает тяжесть содеянного. Умышленные противоправные действия водителей значительно увеличивают вероятность трагических последствий, что требует особого подхода к определению меры ответственности за транспортные преступления.

1.2 Понятие и классификация административных правонарушений в области дорожного движения

Чтобы глубоко понять сферу административных нарушений, критически важно осознать, что их основу составляет совершённое нарушение административного характера. В этой связи, особое внимание уделяется анализу данного явления, особенно применительно к правилам на дорогах, и рассмотрению разнообразных подходов к его классификации.

Определение термина «административное правонарушение» закреплено в части 1 статьи 2.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ). Согласно этому определению, «административным правонарушением признается противоправное, виновное действие (или бездействие) физических или юридических лиц, за которое

установлена административная ответственность настоящим Кодексом или законами субъектов Российской Федерации» [35].

Государственные органы власти, действуя вне судебной системы, имеют полномочия применять санкции за противоправные действия в административной сфере - такую трактовку административного нарушения выдвигает М.С. Студеникина. При этом юридическая литература содержит множество различных интерпретаций данного понятия, каждая из которых заслуживает внимательного рассмотрения [84, с. 42].

Однако, существующие определения не всегда полны и могут вызывать обсуждения. В них часто не упоминаются ключевые аспекты, такие как точное описание лица, нарушившего правила, и игнорируются возможные последствия и задачи, стоящие за введением административных санкций. Это указывает на необходимость проведения более глубокого исследования и конкретизации концепции административных нарушений, особенно в сфере дорожного движения, где безопасность является ключевым приоритетом [26, с. 35].

Для адекватного понимания административных правонарушений в сфере дорожного движения необходимо учитывать не только формальные признаки, но и функциональные аспекты, такие как профилактика правонарушений и обеспечение безопасности на дорогах.

Концепция административного правонарушения действительно вызывает интерес благодаря своей глубине и многоаспектности. Один из авторов определяет его как «общественно вредные действия или бездействия, нарушающие предписания административно-правовых норм, обеспеченных санкциями в виде конкретных наказаний» [85, с. 57]. В отличие от уголовных преступлений, административные нарушения выделяются в особую категорию благодаря их специфическому влиянию на общество.

В.В. Головкин и В.И. Майоров в своих исследованиях делают особый акцент на том факте, что подобные деяния не только нарушают установленные управленческие нормы, но и посягают на фундаментальные права и свободы

граждан [42, с. 105]. При этом ключевым фактором в классификации правонарушения как административного является не столько сам факт противоправного действия, сколько его социальная опасность и значимость для общества. Это добавляет еще один уровень понимания, позволяя увидеть, как административные правонарушения влияют на общественные отношения и безопасность [19, с. 35].

Анализируя различные трактовки и сравнивая их с тем, что установлено в законе, становится очевидно, что законодательное определение является самым всесторонним. Оно охватывает основные аспекты, такие как вина, общественная опасность и последствия действий. В контексте административных нарушений в сфере дорожного движения, разнообразие подходов также заметно [38, с. 87].

В частности, А.Н. Грачев подчеркивает важность общественной опасности и вины за нарушение, однако особое внимание уделяется тому, что такие нарушения не должны приводить к вреду для людей или значительным материальным потерям. Это выделяет уникальность дорожного движения, где даже малейшие проступки могут иметь значительные последствия [21, с. 86].

В.В. Похмелкин предлагает конкретизировать определение, акцентируя внимание на поведении людей, участвующих в дорожном движении, и лиц, наделенных ответственностью за обеспечение безопасности. Это позволяет четко обозначить круг субъектов, вовлеченных в правонарушения в данной сфере [66, с. 125].

Таким образом, исследование различных подходов к определению административного правонарушения в области дорожного движения позволяет глубже понять его сущность и значимость для общества.

В литературе посвященной науке, часто подчеркивается взгляд В.В. Головки на проблемы, возникающие в области транспортной системы, которые включают повреждение общественного блага, безопасности населения, сохранности транспортных средств и инфраструктуры дорог. Такие проблемы, приводящие к нарушению установленных правил и порядка

в управлении дорожным движением, могут иметь место как из-за преднамеренных действий, так и вследствие невнимательности. Такие действия, противоречащие закону и влекущие за собой угрозу для здоровья и безопасности, подпадают под административную ответственность согласно федеральным законам [19, с. 37].

В определении Н.В. Азарова подчеркивается, что нарушения в сфере дорожного движения, нарушающие законы и стандарты РФ, которые управляют взаимодействиями в обществе, считаются незаконными и предполагают наличие вины, что влечет за собой административные санкции. Такой подход охватывает важные элементы, связанные с обеспечением общественной безопасности и законодательной ответственности, выделяя его за глубину и масштаб включения ключевых моментов [6, с. 213].

Необходимо подчеркнуть, что ключевые атрибуты административных нарушений в сфере дорожного движения сводятся к совершенным действиям или их отсутствию. Эти аспекты подчеркиваются в обеих формулировках, которые замечательно подходят за счет включения основных элементов, таких как незаконность, ответственность и возможность наказания. Еще одним важным аспектом является опора на законодательные рамки, определяющие как должно осуществляться применение правил в рамках урегулирования дорожного движения [51, с. 55].

Объединяя данные определения, становится очевидным, что центральная черта административного нарушения в данной области заключается в наличии определенного «деяния», проявляющегося либо через конкретные действия, либо через пренебрежение действием.

Действия, которые активно игнорируют установленные правила и законы, нарушают законодательство, тогда как проблема бездействия возникает, когда индивид не выполняет действия, которые он обязан был совершить по своим обязательствам. Эти различия между активным нарушением и бездействием можно наглядно увидеть на примере российского Кодекса об административных правонарушениях [53, с. 238].

Например, активное нарушение демонстрируется в случае, когда водитель игнорирует красный свет светофора или указания регулировщика, как указано в статье 12.12. С другой стороны, бездействие проявляется, когда водитель отказывается пройти проверку на состояние алкогольного опьянения, что является обязанностью и отражено в статье 12.26.

Одной из ключевых характеристик нарушения административных правил является его нелегальность, выражающаяся в игнорировании законодательно установленных норм, управляющих взаимоотношениями на дорогах. Это предполагает, что поступки или отсутствие действий со стороны индивида нарушают принятые нормы и стандарты, вызывая тем самым вред общественному порядку и безопасности [63, с. 163].

Одним из существенных аспектов в правоведении является понятие вины, которое обозначает эмоциональное и умственное взаимодействие человека с его действиями, опасными для общества. Это взаимодействие может быть выражено через преднамеренные действия или же происходить из-за невнимательности.

Например, неосторожное поведение водителя можно увидеть в ситуациях, когда из-за нарушения ПДД был причинен вред здоровью участников движения (ст. 12.24 КоАП). В противовес этому, умышленным правонарушением считается сознательный отказ от оформления полиса автострахования, что регулируется положениями статьи 12.37 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации [62, с. 77].

Одной из ключевых характеристик, определяющих административное нарушение, является возможность наложения наказания. Суть этой особенности заключается в том, что любое деяние, нарушающее правила, неизбежно влечет за собой применение административных мер в виде санкций к нарушителю. Такой подход позволяет активно использовать инструментарий правоохранительной системы для поддержания порядка и строгого соблюдения установленных законодательством предписаний [63, с. 165].

Вопросы возникают из-за мнения некоторых исследователей о том, что административные нарушения не всегда представляют угрозу общественным интересам, поскольку они могут не причинять существенного вреда. В качестве примера, обращение к статье 2.1 КоАП РФ показывает, что закон не всегда указывает на общественную опасность как характеристику административного нарушения, подчеркивая разногласия между учеными по этому вопросу [75, с. 26].

Однако, по мнению таких исследователей, как П.П. Серков и Ю.П. Соловей, хотя административные нарушения и уголовные преступления несут за собой различные уровни общественного риска, оба они представляют собой опасность для общества [78, с. 49].

Аксиоматический статус общественной угрозы, исходящей от административных нарушений, получает подтверждение в аргументации В.И. Майорова. Эта позиция находит широкую поддержку, во многом благодаря анализу данных по дорожно-транспортным инцидентам [43, с. 87].

Анализ различных признаков административного правонарушения в области дорожного движения помогает глубже понять его сущность и значение для обеспечения безопасности на дорогах. Каждый из этих признаков играет важную роль в формировании правоприменительной практики и поддержании порядка на дорогах.

В научных кругах не утихают споры о сущности и значении административной преюдиции, особенно в контексте ее применения к деликтам в сфере дорожного движения, которые могут подвергать риску общественную безопасность. Этот правовой инструмент позволяет привлекать к ответственности тех, кто повторно нарушает правила дорожного движения в пределах установленного срока, обычно в течение года, при наличии административных наказаний за аналогичные проступки в прошлом [81, с. 48].

В области понимания административных прецедентов существует разнообразие подходов, которые могут быть как строго традиционными, так и довольно инновационными, что демонстрирует множество взглядов на

данную тему. Специалисты подчеркивают затруднения и несоответствия, возникающие в процессе правового регулирования административных прецедентов, особенно акцентируя внимание на отсутствие единообразия в уголовном законодательстве. Они утверждают, что требуется детальное исследование данного вопроса, в частности, в аспекте правонарушений на дорогах.

Исходя из анализа темы безопасности на дорогах и при разграничении ключевых компонентов, связанных с нарушениями, угрожающими этой самой безопасности, необходимо подчеркнуть следующее: согласно первой части второй статьи Административного кодекса Российской Федерации, любое действие или его отсутствие, совершенное лицом (будь то физическим или юридическим), которое противоречит закону и за которое предусмотрена административная ответственность по данному кодексу или законам регионов, рассматривается как нарушение.

Нарушением в области дорожного движения, регулируемым административным законодательством, признается любое бездействие или действие, противоречащее нормам главы 12 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации, которое может быть совершено как юридическими лицами, так и физическими лицами. Такой вывод следует из анализа имеющейся информации [83, с. 42].

Действия или отсутствие действий представляют собой риск для безопасности перемещения как людей, так и товаров в зонах, специально отведённых для передвижения, независимо от того, какие транспортные средства используются.

В 12-й главе Кодекса РФ о административных нарушениях текущего издания указано 44 типа нарушений, затрагивающих безопасность на дороге. Академические исследования предлагают различные методы категоризации этих нарушений.

К примеру, ученые О.В. Корниенко, А.В. Лавринович и А.И. Потапов рекомендуют организовать все административные нарушения, связанные с

дорожным движением, по определенным категориям. Их предложения включают разбиение на группы, которые могут быть визуализированы на рисунке 5.

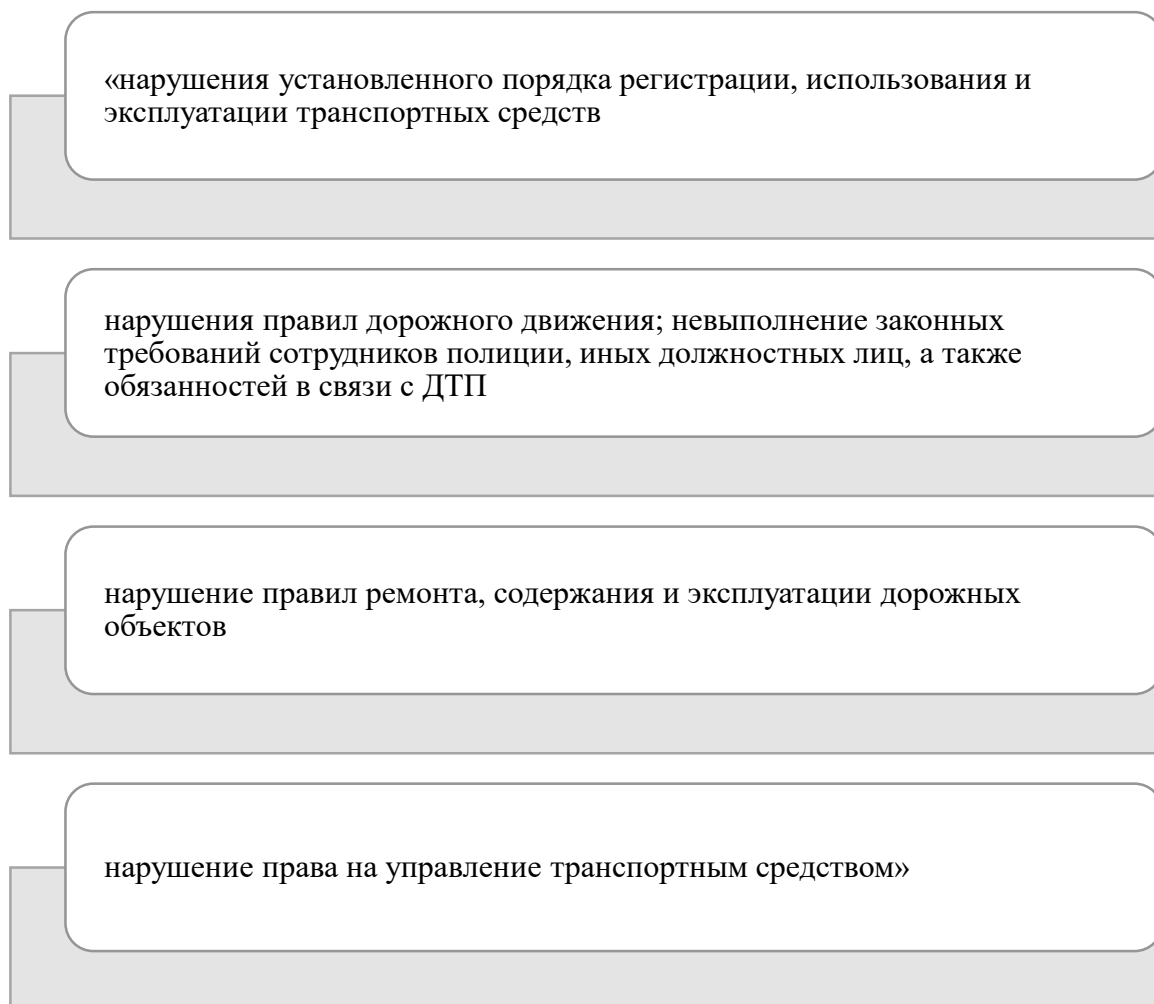


Рисунок 5 - Виды административных правонарушений в области безопасности дорожного движения по мнению О.В. Корниенко, А.В. Лавринович и А.И. Потапов [65, с. 104]

Рисунок 6 отражает классификацию административных правонарушений по главе 12 КоАП РФ, предложенную М.В. Мукабеновым.

Углубленное изучение отдельных видов нарушений становится возможным благодаря такой систематизации, что позволяет установить их специфические особенности и оценить уровень вреда для общества. Применение превентивных мер и проведение качественного анализа

правонарушений существенно упрощается при данном подходе, в результате чего можно достичь значительного прогресса в обеспечении дорожной безопасности [86, с. 168].

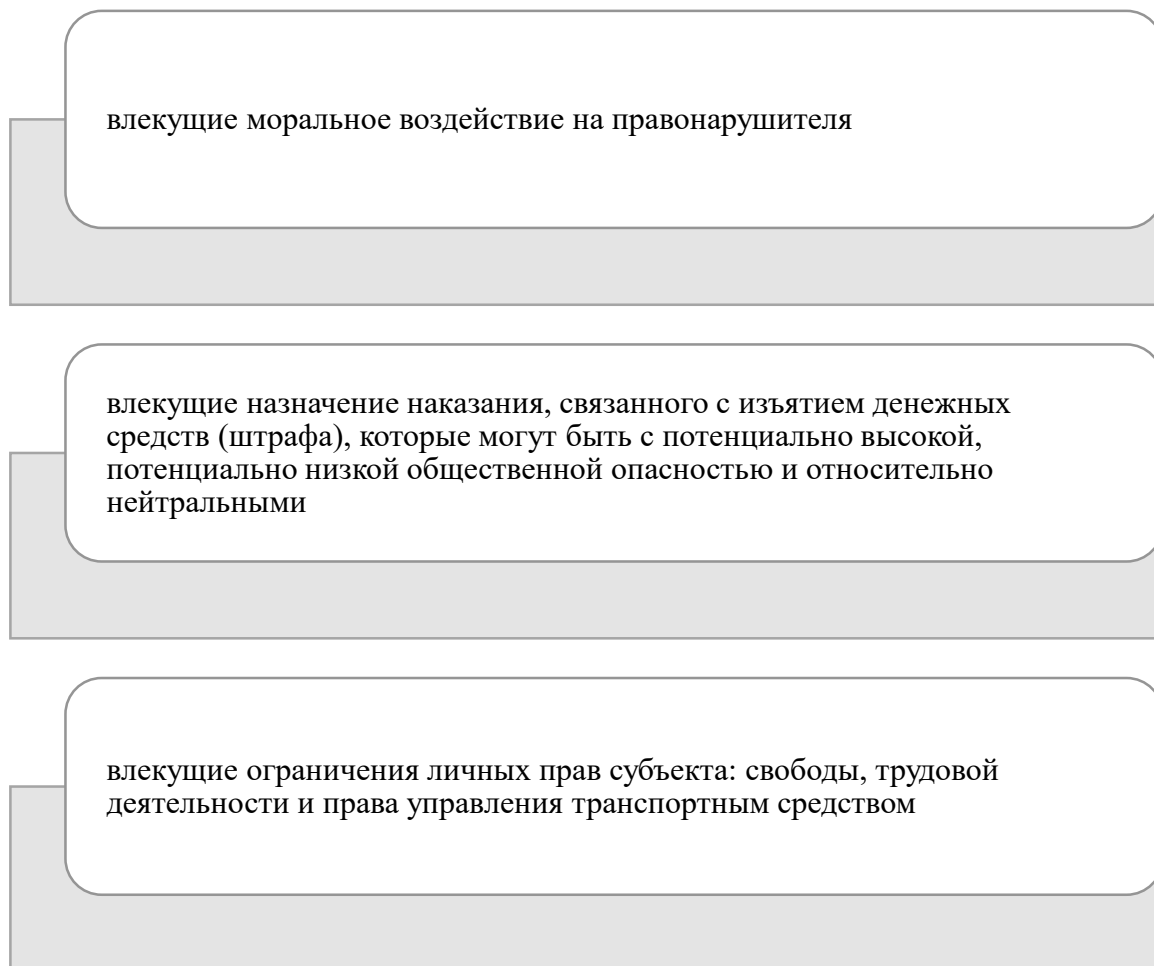


Рисунок 6 - Виды административных правонарушений в области безопасности дорожного движения по мнению М.В. Мукабенова [49, с. 23]

В своем исследовании, Редкоус В.М. выделяет предложение о группировке нарушений правил дорожного движения на основе критериев, изложенных на рисунке 7.

Административные нарушения можно воспринимать как уникальную форму юридического разногласия, которое появляется между участниками на дорогах и государственными органами, задачей которых является обеспечение соблюдения правил для гарантирования безопасности на дорогах. Эта

интерпретация опирается на идею административного спора, введенную А.Б. Зеленцовым [30, с. 8].

Несмотря на то, что некоторые исследователи могут не полностью поддерживать данную трактовку, она помогает четко выделить материальные аспекты конфликта и подчеркнуть его процессуальный характер, а также рассмотреть состав участников.

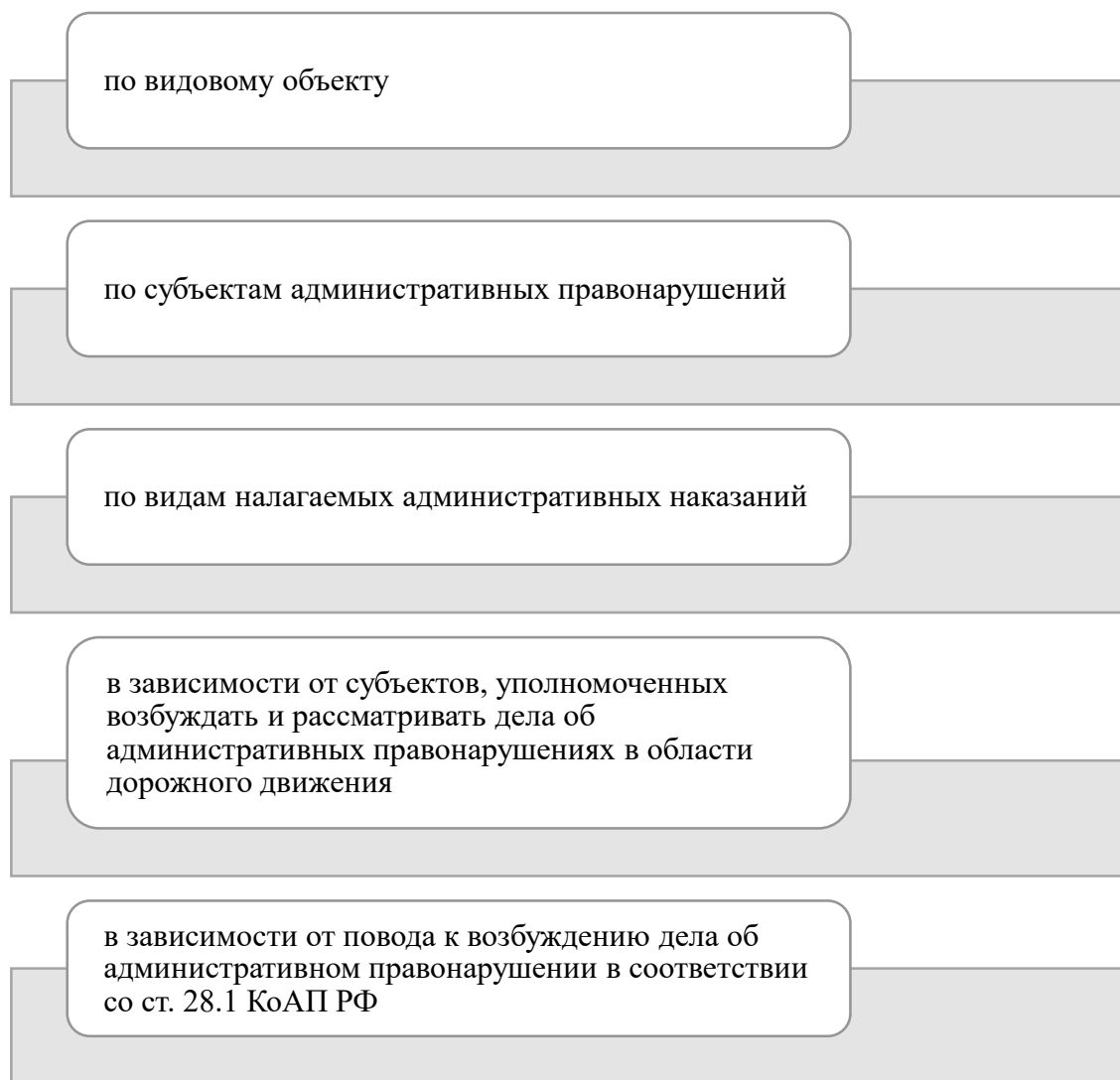


Рисунок 7 - Виды административных правонарушений в области безопасности дорожного движения по мнению В.М. Редкоус [71, с. 28]

Споры, связанные с вопросами управления на дорогах, могут возникнуть в любой момент: до того, как будет начато рассмотрение дела о

нарушении, во время проведения судебного разбирательства, а также продолжать возникать после того, как дело будет закрыто [101, с. 82].

Анализ первого раздела исследования позволяет сформулировать ряд существенных заключений.

Нормативно-правовая база, представленная ПДД, КоАП РФ и иными регулирующими актами, создает фундамент для урегулирования подобных конфликтных ситуаций.

Многочисленные методы применяются для того, чтобы определить, что такое административное нарушение, но общая точка зрения ученых заключается в том, что государство реагирует на нарушения, применяя наказания к тем, кто эти правила нарушает.

В контексте дорожного движения, административное нарушение рассматривается как действие, которое является незаконным и совершенным с виной, противоречащее законам, правилам и стандартам Российской Федерации, регулирующим социальные взаимодействия на дорогах.

Установление ответственности за такие нарушения подтверждает важность следования правилам, чтобы обеспечить безопасность на дорогах.

Глава 2 Особенности административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

2.1 Юридический состав административных правонарушений в области дорожного движения

В рамках изложения в комментариях к законодательству о нарушениях в административной сфере по Российской Федерации, рассматриваются такие аспекты, как участники нарушения и характер действий, включая как их внешние, так и внутренние характеристики. Это сочетание критериев позволяет не только выявить факт нарушения, но и обеспечить надлежащую ответственность за его совершение.

В правоприменительной деятельности разных отраслей фундаментальное значение отводится процессу выявления и исследования основных составляющих административного правонарушения [27, с. 16].

Чтобы углубленно разобраться в сути нарушений, связанных с дорожным движением, первоначально выявить и анализировать определенные взаимоотношения, которые входят в сферу «дорожного движения» и получают защиту от административного права через применение мер ответственности за проступки в этой области.

В контексте 12-й главы Кодекса об административных правонарушениях РФ, можно увидеть, что она не просто охватывает аспекты ответственности за определенные нарушения. Эта часть законодательства, вместе с отдельными статьями на уровне регионов, создает защитный барьер для общественных отношений, возникающих в сфере дорожного движения. Безопасность дорожного движения охватывает широкий спектр вопросов: от передвижения пешеходов до транспортировки грузов по специальным дорожным покрытиям [95, с. 30]. В рамках административного законодательства особое внимание уделяется сохранности дорожных объектов, которые могут пострадать в процессе эксплуатации. Эти объекты

представляют собой отдельную категорию имущества, требующую специальных мер защиты при осуществлении любых видов перемещений по дорогам. Таким образом, глава 12 КоАП РФ и соответствующие региональные законодательные акты вносят значительный вклад в регулирование общественных отношений в данной сфере, обеспечивая их защиту и безопасность [41, с. 273].

Однако, если рассмотреть специфику административных нарушений, описанных в 12 главе Кодекса об административных правонарушениях РФ, выявляется заметное несоответствие. Это несоответствие становится очевидным через призму стандартов и определений, закреплённых в Правилах дорожного движения, которые задают общие принципы и терминологию для всей области дорожного движения [99, с. 405].

Изучение главы 12 КоАП РФ в свете стандартных нормативных определений подчеркивает наличие несоответствия между элементами административных проступков и установленными правилами поведения на дороге.

Ст. 12.33 КоАП РФ устанавливает административную ответственность за повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений, которое создает угрозу безопасности дорожного движения, а также за умышленное создание помех в дорожном движении, в том числе и путем загрязнения дорожного покрытия [91, с. 50].

Изучая правонарушения, упомянутые в главе 12 КоАП, сталкиваешься с рядом противоречий. Эти различия особенно заметны при детальном анализе конкретных типов нарушений, что может усложнить интерпретацию и использование законодательных положений [41, с. 274].

В контексте стандартов, определяющих дорожное движение, их однообразие и ясность терминологии способствуют общему порядку. Тем не менее, расхождение между тем, как формулированы административные нарушения в 12-й главе Кодекса об административных правонарушениях РФ,

и реальностью их применения становится очевидным именно через призму этих правил.

Например, статья 12.33 КоАП РФ устанавливает ответственность за повреждение дорог, железнодорожных переездов и других дорожных сооружений, если это создает угрозу безопасности дорожного движения. В этом контексте важно учитывать, что такие действия могут не только нарушать правила дорожного движения, но и угрожать безопасности участников дорожного движения в более широком смысле [88, с. 63].

Чтобы повысить безопасность на дорогах и определить степень ответственности за нарушения ПДД, необходимо тщательно изучить ситуацию и прийти к общему знаменателю в решении этих вопросов.

Основой для объекта административного нарушения служат социальные взаимоотношения, которые подвергаются воздействию. Определение объекта может варьироваться в зависимости от уровня обобщения, разделяясь на общие, родовые и видовые категории. В зависимости от области правонарушений происходит систематизация родового объекта, что отражено в структуре КоАП РФ. Так, например, двенадцатая глава Кодекса содержит нормы, касающиеся нарушений в сфере дорожного движения, что позволяет определить специфику родового объекта через его принадлежность к конкретному разделу административного законодательства [79, с. 16].

Объект, относящийся к конкретному виду, отражает более узкую область, включая в себя определенный аспект социальных взаимодействий, которые становятся целью однотипных нарушений прав. В контексте нарушений, связанных с правилами дорожного движения и использованием транспортных средств, данный объект охватывает идею обеспечения безопасности на дорогах и корректной эксплуатации транспортных средств [48, с. 82].

В случаях нарушений, связанных с безопасностью на дорогах, важно понимать различие между предметом и объектом таких правонарушений. Объект — это защищаемый законом интерес, тогда как предмет относится к

физическому элементу, через взаимодействие с которым или его создание нарушитель наносит ущерб этим интересам. Законодательство четко определяет объекты правонарушений в транспортной сфере. Если обратиться к статье 12.1 Кодекса об административных правонарушениях России, то можно увидеть, что объектом нарушения выступает само транспортное средство [20, с. 12]. При этом примечания к статье дают точную характеристику: речь идет о технике с двигателем внутреннего сгорания (более 50 см³), либо об электрических транспортных средствах мощностью выше 4 кВт, способных развивать скорость более 50 км/ч. Такая детализация в описании предмета правонарушения характерна для всех статей, касающихся транспортных преступлений [82, с. 44].

В соответствии с российским законодательством о безопасности движения на дорогах, существует ряд транспортных средств, требующих особого разрешения для управления. В их число входят не только тракторы и различная самоходная техника для строительства дорог, но и прочие самодвижущиеся механизмы. Важно отметить, что положения других статей этой главы распространяются также на прицепные устройства, которые должны быть официально зарегистрированы в государственных органах [48, с. 85].

В процессе анализа проблем, связанных с нарушениями правил дорожного движения, особое внимание уделяется широкому спектру транспортных средств, в том числе, не ограничиваясь автомобилями и трамваями, как подчеркивается в поправке к статье 12.1 Административного кодекса Российской Федерации. Возникают дебаты относительно классификации различных видов транспорта, например, тех автомобилей, что не оснащены двигателем и, следовательно, не могут быть использованы по своему прямому назначению [23, с. 121]. Также существует неоднозначность среди ученых относительно того, должны ли транспортные средства, не подлежащие обязательной регистрации, подпадать под категорию объектов, за

нарушение правил использования которых предусмотрена административная ответственность.

Есть мнение среди специалистов, что применение специфических видов транспорта может стать причиной юридических нарушений, однако, некоторые исследователи не разделяют эту точку зрения. Вопрос о легальности такого использования часто определяется необходимостью наличия специального разрешения на вождение данного вида транспорта [28, с. 54].

На примере событий, произошедших в Тюменской области 12 июня 2020 года, можно увидеть интересный случай. Водитель был за рулем мотоблока «Парма МК-10-7.0», который не имел номерных знаков, и он был пьян. В ходе разбирательства выяснилось, что этот мотоблок не требует официальной регистрации и не является транспортным средством, требующим наличия водительских прав для его управления. Инструкция по эксплуатации указывает, что мотоблок разработан для вспашки малых участков земли и оснащен двигателем на 208 кубических сантиметров и мощностью в 7 лошадиных сил.

Судебное решение подтвердило, что вопреки его конструктивным особенностям и обусловленности регулятивными мерами таможни, мотоблок не относится к категории транспортных средств, согласно действующему законодательству. Таким образом, его классификация в каталоге товаров не наделяет его таким статусом [65, с. 198].

В последнее время возникла острой необходимость в пересмотре законодательства, особенно в контексте беспилотных автомобилей, с целью обновления правил дорожного движения и повышения безопасности [16, с. 12]. Это обусловлено появлением многочисленных законодательных проектов и нормативных актов, нацеленных на интеграцию технологий автономного управления в современную транспортную систему. Административные правонарушения и их связь с автономными транспортными системами привлекли пристальное внимание регуляторов,

особенно в контексте классификации беспилотников как потенциальных субъектов нарушений [90, с. 162].

Имеется прецедент, когда решения судебных органов о квалификации водителя мотоблока как лица, совершившего административное нарушение, были отменены из-за отсутствия ясности в классификации транспортных средств. Этот случай выявил необходимость уточнения законодательных критериев, касающихся определения видов транспортных средств и их соответствия установленным правилам для эффективного регулирования дорожного движения [76, с. 84].

Тестирование автономных транспортных средств осуществлялось в ряде субъектов РФ на протяжении трех с половиной лет - начиная с конца 2018 и до середины 2022 года. Несмотря на автоматизированное управление, правила безопасности предписывали обязательное присутствие человека-водителя в кабине беспилотника. Этот эксперимент выдвигает на обсуждение вопрос о том, насколько актуально пересмотреть и обновить действующие нормативно-правовые акты, связанные с эксплуатацией подобных средств передвижения.

В связи с этим, ученые в лице С.М. Кочои, А.И. Чучаева и С.В. Маликова исследуют возможность интеграции беспилотных транспортных средств в законодательные рамки, в частности, предлагая рассмотреть их как объекты, связанные с определенными видами транспортных нарушений в Кодексе об уголовной ответственности России [40, с. 162].

В документе, выпущенном Правительством РФ 25 марта 2020 года под номером 724-рм, который касается «Концепции обеспечения безопасности дорожного движения при участии беспилотных автомобилей на общедоступных дорогах», было выделено несколько типов транспортных средств, работающих на автоматизированных технологиях. В дискуссии обсуждаются различные типы технологий, включая автономные транспортные средства, автомобили с расширенными функциями автоматизации, и беспилотные машины. Стоит подчеркнуть, что никакое

официальное определение, стандартизирующее эти термины, не было установлено [32, с. 13]. В контексте данной Концепции подчеркиваются два ключевых термина для классификации подобных инноваций:

- Беспилотное транспортное средство – это высоко- или полностью автоматизированное транспортное средство, функционирующее без вмешательства человека (в беспилотном режиме);
- Высокоавтоматизированное транспортное средство – это транспортное средство, оснащенное автоматизированной системой вождения, которая может действовать в пределах конкретной среды штатной эксплуатации, выполняя некоторые или все поездки без необходимости вмешательства человека как запасного варианта для обеспечения безопасности дорожного движения [36, с. 30].

Следовательно, основное отличие между беспилотными и высокоавтоматизированными транспортными средствами заключается в степени необходимости человеческого контроля: первые работают автономно, в то время как вторые могут потребовать вмешательства оператора в некоторых случаях. Исходя из этого, стоит обдумать внесение изменений в законодательство для лучшего регулирования использования этих технологий. Конкретно, предлагается расширить формулировку статьи 12.1 КоАП РФ, включив в нее упоминание о беспилотных и высокоавтоматизированных транспортных средствах, что поможет укрепить правовое поле в отношении их эксплуатации и способствовать повышению безопасности на дорожном движении.

В области регулирования дорожного движения, административные нарушения могут быть идентифицированы через определенные объективные характеристики, которые выявляют способы их осуществления [72]. Согласно принципам административного права, нарушения могут происходить как из-за активных действий, так и из-за отсутствия действий. В контексте дорожной безопасности, некоторые нарушения возникают исключительно из активных действий, в то время как другие связаны с недеятельностью, и есть

случаи, когда нарушения могут быть результатом как действий, так и их отсутствия [13, с. 36].

Исследование нарушений ПДД показывает широкий спектр действий, которые могут быть квалифицированы как активные нарушения или же как отсутствие действий, включая не только само нарушение ПДД, но и вождение автомобиля. В восьмом абзаце второго пункта решения, принятого Пленумом Верховного Суда Российской Федерации 25 июня 2019 года под номером 20, которое касается вопросов, возникающих во время судебного рассмотрения дел о нарушениях, описанных в двенадцатой главе Кодекса РФ об административных правонарушениях, было дано более точное определение тому, что подразумевается под «управлением транспортным средством» [58], касающегося главы 12 КоАП РФ.

В рамках данного правового положения, действие «управление автомобилем» охарактеризовано как сознательное управляющее влияние человека на авто, что приводит к его передвижению, не важно работает мотор или нет. В то же время, если человек не является водителем (к примеру, пешеход, который толкает мопед или мотоцикл), его действия не подпадают под определение управления транспортным средством. Как показывает судебная практика, пример нарушения закона без активных действий может быть зафиксирован.

Вердикт суда подтвердил, что действия водителя, приведшие к его ответственности по административному правонарушению согласно первой части 12.2 статьи Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации, были признаны обоснованными. Судебное решение указало на недостаточные усилия со стороны водителя по поддержанию чистоты государственных номерных знаков его транспортного средства, что было очевидно даже несмотря на непогоду.

В контексте правил дорожного движения, определенные типы административных нарушений, такие как указанные в статьях 12.1, 12.2 Кодекса об административных правонарушениях РФ, рассматриваются

как нарушения с момента их совершения, подразумевая формальную ответственность за действия, которые могут подвергать риску безопасность дорожного движения [39, с. 75].

В некоторых случаях, чтобы квалифицировать действия как нарушение правил, необходимо наличие ущерба. Так, по статье 12.24 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации, рассматриваются случаи, когда несоблюдение Правил дорожного движения или неправильное использование транспортного средства приводит к нанесению травм [45, с. 39]. В одной из таких ситуаций, 11 мая 2021 года, водитель по имени Ц., проезжая по улице Кутякова, не справился с управлением автомобилем при приближении к перекрестку с регулируемым светофором. Пренебрегая желтым сигналом светофора, который означает запрет на проезд, он продолжил движение и вызвал столкновение с автомобилем Honda Accord, который в это время пересекал перекресток на разрешающий зеленый сигнал. Этот инцидент привел к тому, что один из пассажиров в машине Datsun On-Do получил незначительные травмы [64].

После тщательного рассмотрения всех представленных доказательств и анализа случая в контексте дорожно-транспортного происшествия, было установлено, что здоровью пассажира был нанесен незначительный ущерб из-за аварии. В результате, основываясь на медицинском заключении и дополнительных материалах, суд определил, что виновным в данном инциденте является водитель Ц., и его действия были соответствующим образом классифицированы согласно части 1 статьи 12.24 Кодекса об административных правонарушениях РФ.

В случаях нарушений правил дорожного движения, важнейшими элементами для рассмотрения являются мотивы действий нарушителя, его ответственность и основания для совершенных действий. Как указывается в 2.2 пункте Кодекса о правонарушениях (КоАП РФ), преступление может произойти как из-за преднамеренных действий, так и в результате неаккуратности [73, с. 108].

В сфере соблюдения дорожного регламента нарушения могут происходить как со стороны отдельных лиц, так и со стороны различных учреждений. Чтобы кто-то мог быть признан нарушителем, необходимо выполнение определенных условий, таких как вождение транспортного средства, обеспечение его обслуживания и ремонта, а также соблюдение норм безопасности на дорогах [97, с. 207]. В роли нарушителей чаще всего выступают водители, то есть те, кто находится за рулем. Тем не менее, в категорию участников, которые могут нарушать правила, входят и другие категории, включая пешеходов, пассажиров, а также тех, кто управляет мопедами и велосипедами.

Ответственность за нарушения на дорогах распространяется на широкий круг лиц. Помимо самих автомобилистов, к ответу могут привлекаться работники автосервисов и дорожных служб, отвечающие за техническое состояние транспортных средств и качество дорожного полотна [25].

В последние годы наблюдается постепенное совершенствование статуса участников производства по делам об административных правонарушениях. В частности, изменения, внесенные Федеральным законом от 14 октября 2014 года № 307-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации в связи с уточнением полномочий государственных органов и муниципальных органов в части осуществления государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» [55], дополнительно уточнили порядок применения видеозаписей для фиксации процессуальных действий. Теперь такие действия могут проводиться без присутствия понятых, если они фиксируются на видео, что подчеркивает важность современных технологий в правоприменительной практике.

Р.А. Брунер обсуждает, стоит ли отказаться от практики использования понятых, предполагая, что их функции могут быть полностью перенесены на

видеозаписи, которые, при соблюдении определенных стандартов, могут служить надежным доказательством того, что происходило в ходе юридических процедур [13, с. 36]. Он подчеркивает необходимость разработки и внедрения четких правил для того, чтобы видеозапись могла быть признана допустимым доказательством, и эти правила должны быть официально зафиксированы в соответствующих документах. Важно также предусмотреть возможность для органов полиции устанавливать требования к техническим средствам видеосъемки и самой процедуре записи.

Трансформация подходов к процессуальным действиям и использование современных технологий открывают новые горизонты для повышения эффективности и прозрачности работы правоохранительных органов в области дорожного движения [100, с. 141].

Структура производства по делам об административных правонарушениях, выделяющая четыре основные стадии, позволяет более четко организовать процесс и обеспечить защиту прав всех участников.

Согласие с мнением о недостатках правового регулирования в статье 28.1 КоАП РФ подчеркивает необходимость анализа и совершенствования действующего законодательства. В частности, замечания В.Р. Кисина и Ю.И. Попугаева о дублировании поводов к возбуждению дел указывают на возможность упрощения и улучшения правоприменительной практики [34, с. 60]. Исключение пункта 5 части 1 статьи 28.1 может способствовать более четкому пониманию оснований для возбуждения дел об административных правонарушениях.

Протокол об административном правонарушении играет ключевую роль в процессе, так как он является основным документом, фиксирующим все обстоятельства дела и служащим доказательством. Ваше предложение о создании единой типовой формы протокола и расширении перечня сведений, которые должны в нем отражаться, направлено на улучшение качества и полноты информации, что в свою очередь может повысить эффективность рассмотрения дел. Дополнение протокола сведениями о причинах и условиях,

способствовавших совершению правонарушения, может помочь в профилактике таких нарушений в будущем. Это также соответствует современным подходам к управлению безопасностью дорожного движения, где важную роль играет анализ причинно-следственных связей [94, с. 771].

Среди всех направлений административного судопроизводства особую значимость имеет контроль за соблюдением правил дорожного движения, где юрисдикционная составляющая и рассмотрение административных правонарушений играют ключевую роль. Усовершенствование подходов к привлечению лиц к ответственности за нарушения в этой области напрямую содействует совершенствованию юрисдикционного механизма и, как следствие, повышает качество административно-процессуальной работы в целом [98, с. 5140].

Такой подход обеспечивает создание основы для продвижения административного судопроизводства в России вперед и способствует интеграции разнообразных методов и практик правоприменения в единый процесс, что определяется как «интегративный административный процесс».

Совершенствование национальной системы административного права во многом зависит от оптимизации механизмов рассмотрения дел о нарушениях ПДД. Именно качественная проработка этих процессуальных аспектов позволит создать более справедливую и действенную правовую структуру в масштабах страны.

2.2 Основания привлечения к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

Исследование причин, по которым индивидуумы могут столкнуться с административными санкциями в контексте нарушений правил дорожного движения, является сложной задачей с множеством аспектов, требующих детального разбора. Важно подчеркнуть, что понятие «оснований для административной ответственности» остается предметом дебатов среди

ученых из-за отсутствия единообразного определения в академических кругах. Тем не менее, можно выделить несколько важных моментов, которые облегчат понимание этой темы.

Основания для административного наказания часто анализируются через двойственность подходов, включая юридические и фактические причины, что способствует более ясному осмыслению факторов, ведущих к ответственности. Это разграничение позволяет глубже изучить и систематизировать условия, при которых может быть наложено административное взыскание [93, с. 108].

В основе административной ответственности лежит правило, предписывающее определенные действия и устанавливающее последствия за отклонение от этих действий. Это подразумевает, что для наложения ответственности необходим закон, ясно описывающий, что считается административным нарушением. Без этого юридического элемента невозможно говорить о законности привлечения к ответственности [41, с. 275].

С другой стороны, фактическое основание включает в себя конкретные действия или бездействия лица, которые нарушают установленные нормы. Это поведение человека, которое влечет за собой последствия в виде административной ответственности. Здесь важно отметить, что юридический факт, подтверждающий правонарушение, проявляется через фактическое основание, которое, по своей сути, обладает правовой природой.

Когда речь заходит о правонарушениях на дорогах, особую значимость приобретает такая классификация ответственности. Например, нарушение правил дорожного движения (фактическое основание) должно быть подкреплено соответствующей нормой закона (юридическое основание), которая определяет, какие именно действия являются правонарушениями и какие последствия за них предусмотрены.

При квалификации административных правонарушений важно учитывать множество факторов. Современные исследователи предлагают комплексный подход к определению базиса административной

ответственности. В научной литературе все чаще встречается расширенная трактовка, где помимо традиционных критериев рассматриваются степень общественной опасности, виновность субъекта и иные существенные характеристики противоправного деяния. Такой всесторонний анализ обеспечивает корректное применение мер административного воздействия [96, с. 22].

Таким образом, обсуждение оснований административной ответственности требует комплексного подхода, который учитывает как юридические нормы, так и фактические обстоятельства правонарушения. Это позволит не только повысить уровень правовой определенности в данной области, но и обеспечить более справедливое применение норм административного права в сфере дорожного движения.

В своем анализе, Д.Н. Бахрах поднимает тему административной ответственности, разделяя ее на три основных столпа, что способствует углубленному изучению данного юридического понятия [8, с. 247]. Он начинает с процессуального основания, которое описывает процесс, посредством которого уполномоченный орган применяет санкции за административные нарушения. Затем он переходит к нормативному аспекту, подчеркивая роль правовых норм, которые формируют основу для административной ответственности. Последним он выделяет фактическое основание, связывая его с реальными действиями, противоречащими закону и влекущими за собой административные взыскания [8, с. 248].

Такой подход к классификации оснований административной ответственности позволяет более четко структурировать понимание механизмов привлечения к ответственности и выделить важные аспекты, которые необходимо учитывать при анализе правонарушений в области дорожного движения.

Особенно критично в области юриспруденции, связанной с административными нарушениями, не смешивать два различных понятия: само правонарушение и его структурные элементы [89, с. 66]. Юридическая

структура, определяющая критерии, по которым действие может рассматриваться как нарушение административного порядка, влекущее за собой соответствующие последствия, носит название состава правонарушения. Понимание и разграничение этих аспектов имеет решающее значение для точности применения законов и глубины теоретических исследований в данной сфере [12, с. 198].

В сфере управления дорожным движением ключевое значение имеет процесс обнаружения и зафиксирования произошедших правонарушений для обоснования административных мер ответственности [33, с. 102]. Необходимость точной квалификации действий нарушителя и соответствующего применения норм КоАП РФ требует от правоохранительных органов высокой степени профессионализма и внимательности. Это включает в себя как правильное установление факта нарушения, так и сбор доказательств, подтверждающих его совершение [12, с. 199].

Анализ оснований административной ответственности в области дорожного движения требует комплексного подхода, который учитывает не только нормативные и процессуальные аспекты, но и фактические обстоятельства каждого конкретного случая. Это позволит обеспечить более эффективное применение законодательства и защиту прав участников дорожного движения.

С изменениями в законодательстве России, начиная с июля 2008 года, появилась нововведение в виде статьи 2.6.1 в Кодексе о административных нарушениях, значительно повлиявшее на подход к привлечению владельцев автомобилей к ответственности за нарушения ПДД. Суть изменений заключалась в возможности использования автоматизированных средств для фиксации нарушений, что исключило необходимость прямого наблюдения за дорожной ситуацией со стороны инспекторов дорожного движения [15, с. 11].

При фиксации нарушений камерами штраф автоматически выписывается на собственника транспортного средства, независимо от того,

кто в действительности находился за рулем. Однако законодательство предусматривает возможность освобождения владельца от наказания - статья 2.6.1 КоАП РФ позволяет избежать штрафа, если удастся подтвердить факт угона машины или предоставить сведения о реальном нарушителе. При этом стандартная процедура не требует выяснять, кто именно управлял автомобилем в момент совершения правонарушения - достаточно данных о регистрации транспортного средства.

Следовательно, владельцу необходимо сообщать об утрате владения или использования автомобиля, в противном случае, даже без его ведома об утрате, он может столкнуться с юридическими последствиями. Это подразумевает, что в ситуациях, когда уведомление не было отправлено, владелец автомобиля рискует быть привлеченным к ответственности независимо от своих намерений или знаний об утрате. Этот порядок порождает вопросы по поводу справедливости, так как обязывает принимать на себя ответственность без учета личного участия или вины, создавая прецедент для «объективного вменения» ответственности.

Некоторые исследователи и юристы выражают сомнения в корректности применения такой модели привлечения к ответственности. Они указывают на то, что использование автоматических систем фиксации правонарушений, хотя и имеет очевидные преимущества с точки зрения повышения безопасности дорожного движения и упрощения процесса контроля, может привести к неправомерному наказанию невиновных лиц. В частности, отсутствие необходимости в установлении факта управления транспортным средством ставит под сомнение справедливость и пропорциональность применения административных санкций [29, с. 220].

Критики данной системы утверждают, что законодатель должен более тщательно продумать механизмы защиты прав собственников транспортных средств. Важно обеспечить баланс между эффективностью правоприменения и защитой граждан от возможных злоупотреблений со стороны органов контроля. В противном случае существует риск превращения

административной ответственности в инструмент для автоматического наказания, что противоречит основным принципам правового государства [19, с. 35].

Вопрос о целесообразности и справедливости применения статьи 2.6.1 КоАП РФ требует дальнейшего обсуждения и анализа. Необходимо учитывать как практические аспекты функционирования системы автоматической фиксации правонарушений, так и теоретические основы административной ответственности, чтобы обеспечить защиту прав граждан и предотвратить возможные злоупотребления в этой сфере.

Развертывание технологий для автоматизированного контроля нарушений дорожного движения, как выявили исследования, направлено на заметное снижение конфликтов на дорогах между водителями и правоохранительными органами. Основная цель такой системы - избавить процесс выписывания штрафов и определения вины от вмешательства человека, что должно обеспечить равное обращение к каждому гражданину в рамках закона. В контексте применения этой системы к назначению административных штрафов, как указывается во второй части четвертой статьи.

В рамках первой статьи Кодекса о административных нарушениях Российской Федерации (КоАП РФ), встают перед нами некоторые трудности. Этот закон указывает на необходимость взвешивания ряда факторов при определении вида наказания для индивида. В числе этих факторов - не только природа нарушения, но также личные качества правонарушителя, его финансовое состояние, и различные ситуативные аспекты, которые могут как облегчить, так и утяжелить его вину.

Тем не менее, применение этих принципов в условиях автоматизированной системы фиксирования нарушений представляется затруднительным. В большинстве случаев такие системы фиксируют лишь сам факт нарушения, не учитывая индивидуальные обстоятельства, которые могли бы повлиять на решение о назначении наказания [34, с. 61]. Это создает

дисбаланс между теоретическими основами административной ответственности и реальной практикой их применения.

В результате часто возникает ситуация, когда лицо, не имеющее никакого отношения к правонарушению, привлечено к ответственности лишь на основании автоматической фиксации. Данная проблема требует более глубокого анализа как в рамках правоприменительной практики, так и в области законодательного регулирования. Важно рассмотреть, каким образом можно интегрировать принципы индивидуализации ответственности в автоматизированные процессы, чтобы избежать неоправданных последствий для граждан.

В контексте анализа административных нарушений на дорогах, особенно при применении средств автоматической фиксации, ключевым аспектом является обсуждение текущих проблем и поиск эффективных решений. Одним из предложений могло бы стать внедрение новых проверочных процедур, касающихся данных о владельцах автомобилей, а также гарантирование права собственников на апелляцию в случае спорных ситуаций. Такие вопросы заслуживают внимательного рассмотрения в следующем разделе исследования, где будет уделено внимание как анализу проблем, так и поиску оптимальных подходов к усовершенствованию существующей системы [48, с. 87].

Итоги второй части исследования подчеркивают несколько основных моментов, связанных с изучаемым типом нарушений.

Прежде всего, защищаемый административным правом объект, описанный в 11 и 12 разделах Кодекса о административных нарушениях РФ, представляет определенные трудности при толковании. Анализ указывает на существенное перекрытие между этими разделами, создавая препятствия для точного определения различных нарушений. Это вызывает критический вопрос о распределении составов нарушений между разделом 11 и 12.

Для повышения эффективности в области административного правоприменения, начальный этап должен включать в себя разработку

концепции, обеспечивающей правильное определение и классификацию нарушений. Это требует от законодателя уточнения и разграничения различных категорий на основе последовательной и ясной стратегии, центрируя внимание на защите интересов в рамках административного права. Кроме того, в контексте дорожного движения, в качестве нарушителей могут выступать не только индивидуальные граждане, но и должностные лица, а также юридические лица.

Следует подчеркнуть, что в отдельных примерах нарушений, по 12 главе Кодекса об административных правонарушениях РФ, возлагать ответственность можно исключительно на определенные группы лиц, а именно на должностных лиц и организации. Этот аспект выделяет уникальность механизма привлечения к ответственности в этой сфере.

При рассмотрении оснований для применения административных мер в транспортной сфере выделяют три ключевые категории: нормативно-правовые, фактологические и процессуальные аспекты. Несмотря на то, что в научном сообществе ведутся дискуссии о толковании этих оснований, большая часть исследователей сходится во мнении о целесообразности такой трехсторонней классификации.

Существует три ключевых аспекта, необходимых для наступления административной ответственности в контексте дорожного движения. Во-первых, для этого требуется законодательная база, которая служит фундаментом для привлечения к ответственности. Второй аспект заключается в совершении действия, противоречащего установленным правилам, согласно главе 12 КоАП РФ, что является непосредственной причиной для рассмотрения дела. Наконец, необходим акт от уполномоченного органа, который официально зафиксировал нарушение.

Глава 3 Проблемы реализации административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения и её совершенствование

3.1 Проблемы правоприменительной практики, связанные с правонарушениями в области безопасности дорожного движения

В современных условиях акцент на безопасность дорожного движения достигается за счет применения административных мер против действий, которые могут подвергать риску общественные отношения в данной сфере. Это, по сути, становится центральным элементом в стратегии обеспечения порядка на дорогах.

Основная задача такого подхода заключается в том, чтобы создать обстановку, в которой каждый участник движения будет стремиться строго придерживаться правил, установленных законом [7, с. 62].

В настоящий момент в Российской Федерации поверхностные и спешные реформы законодательства отрицательно сказываются на работе системы в целом. Чтобы достигнуть определенных целей, кажется, что необходимо постепенно обновлять юридические процедуры. Важно, чтобы законодатели внимательно относились к внесению любых изменений, учитывая предложения исследовательского сообщества. Этот осторожный подход не только способствует оптимизации судебной практики, но и способствует созданию стабильной и безопасной атмосферы для участников дорожного движения.

В области дорожного движения регулятивные рамки, касающиеся ответственности за нарушения, сталкиваются с рядом проблем и трудностей при их применении на практике. В условиях стремительного технического прогресса, как отмечают эксперты, эффективная борьба с высоким уровнем правонарушений и смертностью на дорогах требует внедрения современных технологий.

Недавно наблюдается тенденция к увеличению использования специализированных устройств, оборудованных функциями для захвата видео и изображений, что способствует автоматизированному распознаванию нарушений норм. Благодаря их автономной работе, эти устройства играют ключевую роль в обнаружении и документировании различных типов проступков.

Отдельное внимание уделяется крупногабаритному транспорту - статья 12.21.1 устанавливает санкции за нарушение правил движения тяжеловесными машинами. А если масса транспортного средства превышает 12 тонн, то согласно статье 12.21.3 требуется компенсировать ущерб федеральным трассам.

Также предусмотрена ответственность по статье 12.15 за неправильное положение автомобиля на дороге и нарушение правил обгона или встречного разезда с другими участниками движения [9, с. 9].

Для оперативного обнаружения различных административных нарушений в области дорожного движения, ГИБДД России располагает обширным арсеналом технических устройств, которые находят активное применение.

Внедрение новейших технологий в механизмы надзора за правилами дорожного движения обеспечивает не только повышение безопасности на автодорогах, но и гарантирует более честное и несубъективное наложение административных санкций. Однако важно учитывать, что наряду с техническими новшествами необходимо также совершенствование нормативной базы и повышение квалификации сотрудников правоохранительных органов для достижения максимальной эффективности в борьбе с правонарушениями в данной области.

Несмотря на очевидные преимущества внедрения современных технологий в систему контроля за соблюдением правил дорожного движения, правоприменительная практика выявляет ряд серьезных проблем как в правовом, так и в техническом аспектах. Хотя в целом наблюдается

положительная динамика в борьбе с административными правонарушениями в этой сфере, существуют значительные сложности, касающиеся как нормотворчества, так и практического применения законодательства [15, с. 7].

Одной из ключевых проблем является привлечение к административной ответственности владельцев транспортных средств за правонарушения, зафиксированные автоматическими системами. Это вызывает множество вопросов о правомерности и справедливости таких действий, особенно когда речь идет о ситуации, когда правонарушение было зафиксировано без непосредственного участия человека. В этом контексте законодательство должно учитывать специфику работы автоматизированных систем и их влияние на процесс привлечения к ответственности.

Специалисты подчеркивают, что действующее законодательство включает разнообразные административно-правовые нормы, регулирующие порядок привлечения к ответственности. Однако отсутствие четких механизмов и критериев для определения вины собственника транспортного средства создает правовую неопределенность. Часто возникает ситуация, когда владелец автомобиля не имеет возможности подтвердить свою непричастность к правонарушению, что ставит под сомнение принцип презумпции невиновности.

Кроме того, специфика фиксации правонарушений с помощью автономных технических средств требует пересмотра существующих норм. Например, необходимо уточнить порядок уведомления владельцев о совершенных правонарушениях, а также установить более прозрачные процедуры обжалования решений, принятых на основе данных автоматизированного контроля [27, с. 69].

Следовательно, для повышения эффективности административной ответственности в сфере дорожного движения необходимо доработать нормативную базу с учетом современных реалий. Это должно включать не

только уточнение правил привлечения к ответственности, но и разработку рекомендаций по улучшению работы технических средств контроля.

Исследователи подчеркивают, что в этом контексте закон специально формирует обстановку, в которой основное предположение о невиновности, закрепленное в третьей части статьи 1.5 КоАП РФ, оказывается под угрозой. Это особенно заметно в требовании к владельцам автомобилей доказывать свою невиновность, что является отступлением от обычных юридических практик.

Владелец автомобиля может столкнуться с юридическими последствиями за нарушения, совершенные не им, но на его транспортном средстве. Чтобы избежать ответственности, необходимо доказать, что во время правонарушения автомобиль находился под контролем другого лица или, например, был украден. Эта норма урегулирована во второй части 2.6.1 статьи Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации.

В разъяснениях Верховного Суда РФ была устранена правовая неопределенность относительно трактовки термина «другое лицо», поскольку в КоАП РФ отсутствует конкретная формулировка данного понятия. Согласно решению Пленума Верховного Суда от 24 октября 2006 года № 18 доказательством того, что транспортное средство использовалось не его владельцем, могут выступать разнообразные документы. К таким документам относятся нотариально удостоверенная доверенность на право управления автомобилем, полис ОСАГО, в который внесена запись о праве управления, и показания свидетелей. Таким образом, перечень возможных доказательств не является исчерпывающим и оставляет место для интерпретации.

Третьим значимым отличием является то, что в правонарушениях, описанных в 12 главе Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации, не происходит составление протокола об административном правонарушении. В таких случаях, решение о наложении административного взыскания принимается без непосредственного участия

нарушителя. Затем, копии решений вместе с необходимыми документами отправляются нарушителю посредством почтовой связи (ч. 3 ст. 28.6 КоАП РФ). Это также создает дополнительные сложности для защиты прав собственников транспортных средств [80, с. 28].

Указанные особенности системы административной ответственности в области дорожного движения требуют тщательного анализа и возможного пересмотра с целью обеспечения большей справедливости и защиты прав граждан. Необходимость в доработке законодательства становится очевидной для создания более прозрачной и эффективной системы контроля за соблюдением правил дорожного движения.

Согласно мнению С.Н. Братановского, система привлечения к ответственности за нарушения в области дорожного движения ведет к несбалансированности в распределении прав и обязанностей, склоняясь к защите общественных интересов [12, с. 197]. О.В. Панкова [61, с. 412] указывает на то, что использование автоматизированных средств для фиксации нарушений превращает владельца транспортного средства в специального субъекта административного процесса в соответствии с 2.6.1 статьей КоАП РФ.

В таких обстоятельствах, где нарушение было зафиксировано через технические устройства, ответственность ложится на плечи владельца транспортного средства, независимо от того, является ли он частным лицом или организацией. Это влечет за собой определенные сложности. Когда отсутствует ключевой субъекта правонарушения, это делает невозможным дальнейшее ведение дела. Такая ситуация находит подтверждение в статье 24.5 КоАП РФ, а именно в ее первой части, пункте 2, где указывается на необходимость прекращения производства в случае, если состав правонарушения не может быть сформирован.

Представим случай, когда автомобилем управляет родитель, хотя официально транспортное средство оформлено на его несовершеннолетнего ребенка. При фиксации нарушения дорожными камерами возникает правовой

казус. Дело в том, что законодательство, а именно статья 2.3 Кодекса об административных правонарушениях, устанавливает минимальный возраст привлечения к административной ответственности - 16 лет. В результате сотрудник, обрабатывающий материалы с камер видеофиксации, оказывается в тупиковой ситуации: производство по делу невозможно начать, поскольку отсутствует ключевой компонент правонарушения - его субъект [87, с. 160]. Очевидно, то текущее правовое положение выявляет явную неотработанность законодательных актов и основополагающих идей. Эксперты подчеркивают, что это серьезно влияет на надежность и результативность применения технологий для регистрации нарушений административного характера, а также оказывает отрицательное воздействие на гарантию безопасности на дорогах.

Чтобы обеспечить более прозрачную и справедливую систему учета ответственности в области дорожного движения, необходимо тщательно изучить текущую проблему и, возможно, предпринять шаги к пересмотру действующих законов.

Родители и опекуны юных автовладельцев младше 16 лет теперь могут быть привлечены к административным взысканиям за нарушения, которые зафиксировали автоматические камеры. Это нововведение в законодательстве существенно расширяет эффективность применения современных технических средств контроля на дорогах. Однако в данной области существует ряд коллизий и неопределённостей, которые требуют внимательного анализа.

Приказом Росстандарта от 12.12.2017 г. № 2795 был утверждён тип средства измерения «Системы автоматические для обеспечения контроля за дорожным движением «Автодория» 3.0» [67]. Эта система обладает функционалом для автоматизированного отслеживания нарушений правил дорожного движения и может контролировать среднюю скорость движения автомобилей. Она выделяется своей способностью к «тотальному контролю», путём интеграции нескольких устройств для наблюдения за большими

участками дорог. Этот аспект становится критически важным на длинных и технически сложных маршрутах, требующих повышенного внимания к безопасности.

Тем не менее, правоприменительная практика показывает, что собственники транспортных средств могут быть привлечены к ответственности за превышение скорости, зафиксированное между двумя камерами системы «Автодория 3.0», даже при отсутствии конкретной фиксации момента нарушения. Средняя скорость вычисляется автоматически на основе времени, затраченного на прохождение отрезка пути между камерами. Это вызывает определённые сложности с точки зрения правоприменения.

Необходимо подчеркнуть, что в процессе привлечения к административной ответственности часто не уделяется должного внимания требованиям, изложенным в первом пункте 26.1 статьи Кодекса об административных правонарушениях РФ. Этот раздел подчеркивает необходимость выявления факта происшествия, которое может рассматриваться как административное нарушение. В случае отсутствия такого события закон исключает возможность дальнейшего рассмотрения дела, что подтверждается пунктом 1 части 1 статьи 24.5 указанного Кодекса. Для определения данного события как правонарушения важны такие характеристики, как время, место и способ его осуществления [61, с. 214].

Для повышения эффективности применения автоматизированных систем контроля дорожного движения необходимо учесть все аспекты законодательства и устранить существующие коллизии. Это позволит не только улучшить правоприменительную практику, но и повысить уровень безопасности на дорогах, обеспечивая справедливую и адекватную ответственность за нарушения правил дорожного движения.

Существуют определенные технические аспекты в системе мониторинга скоростного режима «Автодория 3.0», которые вызывают сомнения в её

способности точно определить факт нарушения из-за невозможности указать конкретное место и время превышения скорости.

Для того чтобы синхронизировать практику применения законов с положениями Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации, предлагается обдумать две кардинально различные стратегии. Одна стратегия заключается в абсолютном запрещении применения технологии «Автодория 3.0» для мониторинга скоростного режима, что может привести к понижению уровня автоматизации надзора за дорожным движением и к росту количества нарушений.

Альтернативная стратегия предлагает модификацию существующего законодательства таким образом, чтобы точкой и временем зафиксированного административного нарушения, зарегистрированного с помощью нескольких автоматических устройств, считалось местоположение и время зафиксирования нарушения последней установленной камерой.

В дополнение, в сфере контроля за соблюдением правил дорожного движения возникают специфические сложности, обусловленные внедрением технологических инноваций. Регионы активизировали использование передовых устройств для мониторинга условий на дорогах и анализа технического состояния транспортных средств, с возможностью сохранения данных на внешние накопители.

Тем не менее, эксперты поднимают вопросы, связанные с организационными препятствиями и техническими неудобствами, встречающимися при их эксплуатации. К примеру, сложности возникают из-за отсутствия необходимого оборудования для просмотра записей в патрульных машинах, что препятствует быстрой верификации нарушений сотрудниками дорожной инспекции. Также стоит учитывать, что момент совершения правонарушения может не всегда попадать в поле зрения камер [77, с. 165].

В Приказе МВД России от 02.05.2023 № 264 «Об утверждении Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения

требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения» [70], установлено, что «при надзоре за дорожным движением допускается использование специальных технических средств, принадлежащих государственным и муниципальным органам, общественным объединениям и организациям, а также использование иных технических средств фото-, звуко- и видеозаписи» (п. 76).

Для повышения эффективности применения автоматизированных систем контроля необходимо учитывать как технические аспекты, так и правоприменительные нюансы.

Для того чтобы государственные служащие могли законно применять технические средства, в том числе видеонаблюдение, для обнаружения нарушений правил дорожного движения, необходимо обеспечить им четкие указания и правила в рамках законодательства и соответствующих подзаконных актах.

С точки зрения технических возможностей рекомендуется сохранять видео- и аудиоматериалы о нарушениях ПДД непосредственно в память самих регистрирующих приборов. Это критически важно для предотвращения любых попыток неавторизованного доступа, в том числе удаления, изменения или замещения информации, что может произойти, например, с картами памяти. Для обеспечения соблюдения данных мероприятий, регулярная проверка должна проводиться ответственными лицами из числа управляющего состава ГИБДД (ДПС), действуя в рамках установленных инструкций.

В рамках такого надзора предусмотрена возможность осуществления периодических осмотров записывающих аппаратов для того, чтобы сравнить видео и аудио записи, документирующие нарушения, с официально оформленными документами по этим нарушениям. Если обнаружены признаки того, что документация по зарегистрированным нарушениям не была преднамеренно составлена, начальник отдела должен организовать служебное расследование. Это следует делать в соответствии с правилами,

описанными в разделе 13 «Процедура проведения служебных расследований в структурах МВД России», которые были установлены приказом № 161 от 26 марта 2013 года [68].

Внедрение предложенных инициатив способствует укреплению доверия населения к правоохранительным органам за счет повышения открытости и обязательности при регистрации нарушений ПДД, обеспечивая тем самым честное исполнение законов.

Усиление мер по предотвращению дисциплинарных проступков среди работников дорожно-патрульной службы является ключевым аспектом, учитывая потенциальный ущерб, который административные нарушения, определенные в двенадцатой главе Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации, могут нанести личным интересам, общественному благополучию и государственной безопасности. Особую тревогу вызывают инциденты, связанные с управлением автомобилями в нетрезвом состоянии (по статье 12.8 указанного Кодекса) и ездой без соответствующего разрешения (согласно статье 12.7 КоАП РФ). Такие действия угрожают безопасности людей на дорогах и могут привести к серьезным материальным потерям.

Чтобы минимизировать ущерб от правонарушений, ключевым является обнаружение нарушителей и последующая их ответственность. В то время как состояние алкогольного или наркотического опьянения может быть определено визуально - например, через диалог с водителем или наблюдение за его поведением на дороге - выявление водителей без водительских прав представляет собой более сложную задачу. Здесь визуальные признаки, такие как неуверенное вождение, могут лишь косвенно указывать на отсутствие навыков управления.

Следовательно, проверка документов при остановке автомобиля выступает важнейшим способом обнаружения лиц, управляющих транспортом без соответствующего разрешения. Согласно статистике, сотрудники Госавтоинспекции фиксируют более 200 случаев управления

транспортными средствами без соответствующих прав ежедневно. Это свидетельствует о необходимости усовершенствования существующих мер профилактики таких правонарушений [18, с. 15].

Для повышения эффективности работы ГИБДД в данной области можно рассмотреть внедрение дополнительных инициатив. Например, использование современных технологий, таких как автоматизированные системы проверки документов и идентификации водителей, может значительно упростить процесс контроля.

Также стоит обратить внимание на проведение регулярных обучающих программ для сотрудников ГИБДД, направленных на развитие навыков выявления правонарушений и улучшение взаимодействия с гражданами. Эти меры могут способствовать повышению уровня безопасности на дорогах и укреплению доверия граждан к органам правопорядка, что в свою очередь создаст более безопасную дорожную среду для всех участников движения.

Прежний Административный регламент, который был установлен в соответствии с приказом от 2 марта 2009 года под номером 185 Министерства внутренних дел России, ограничивал действия инспекторов ДПС, разрешая им останавливать машины для проверки удостоверений водителя исключительно на фиксированных контрольно-пропускных пунктах. В отличие от этого, обновленный регламент предоставляет инспекторам более широкие возможности, в том числе остановку транспортных средств в любом месте для проведения проверки документов, согласно пунктам 84.13. Несмотря на очевидные преимущества таких изменений, их применение требует строгого следования определенным условиям, указанным в пункте 106 регламента, который теперь включает в себя список конкретных оснований для действий инспекторов вне стационарных постов.

Среди этих оснований - выявление признаков нарушения правил дорожного движения, наличие ориентировок, указывающих на возможную причастность водителя или автомобиля к ДТП, преступлениям или административным правонарушениям, а также подозрения в использовании

транспортного средства в противоправных целях или в том, что оно находится в розыске.

Вместе с тем, когда речь идет о причинах, позволяющих останавливать транспорт, узкий спектр допустимых оснований затрудняет работу инспекторов дорожного движения в рамках их должностных обязанностей. Это не только затрудняет процесс выявления нарушителей, но и предоставляет водителям возможность оспаривать действия инспекторов [15, с. 6]. Если не представлены конкретные причины, то у инспектора отсутствует юридическое право требовать остановку автомобиля для проверки водительских прав у управляющего транспортом. Это обстоятельство негативно сказывается на эффективности профилактических мер, направленных на предотвращение нарушений, предусмотренных ст. 12.7 КоАП РФ.

В ответ на обозначенную проблему предлагается модификация статьи 106 Административного регламента через дополнение новых причин для осуществления проверки документов, касающихся участия в путевом движении.

В число нововведений предлагается включить возможность проверки наличия задолженностей по штрафам и статуса розыска транспорта согласно информации из оперативно-справочной системы ГИБДД. Такое обновление даст возможность работникам дорожно-патрульной службы проводить проверку транспортных средств и документов в рамках законных полномочий, при этом повышая эффективность контроля за исполнением правовых норм.

Реализация этой инициативы в нормативные документы предоставит возможность уменьшить число конфликтов между водителями и сотрудниками дорожной полиции. Это, в свою очередь, улучшит административные процессы и сделает их более быстрыми и эффективными. Кроме того, важно подчеркнуть необходимость действий со стороны законодательной власти для улучшения существующего законодательства,

учитывая технические и юридические сложности, возникающие при фиксации нарушений правил дорожного движения.

Для того чтобы достичь высоких результатов в области выявления и предотвращения нарушений правил дорожного движения, необходимо принимать меры, основанные на глубоком и комплексном подходе. Это включает в себя систематическое исследование текущего состояния административно-правовых механизмов и внедрение научно подкрепленных улучшений. Такой подход позволит значительно улучшить эффективность регулирования в данной области.

Важно сосредоточиться на усовершенствовании подходов к обработке случаев нарушений правил дорожного движения, особенно в контексте процедур, применяемых при их рассмотрении. Ключ к улучшению лежит в преобразовании текущих методик, которые на данный момент не достигают желаемой эффективности, требуя пересмотра и дополнительного анализа. Внесение этих корректировок предоставит возможность для усиления роли ГИБДД в обеспечении безопасности дорожного движения и будет способствовать более успешному обнаружению нарушений, а также их предупреждению.

Процедура рассмотрения дел об административных правонарушениях включает три ключевых этапа:

- Подготовка к рассмотрению - на этом этапе осуществляется сбор необходимых материалов и документов, а также формирование состава участников процесса;
- Непосредственное рассмотрение — это стадия, на которой происходит слушание дела, представление доказательств и аргументов сторон;
- Окончательное решение по административному делу принимается на заключительной стадии процесса, после чего участник производства получает официальное уведомление о вынесенном постановлении.

В каждой фазе процесса возникают как уникальные, так и общие сложности. Особенно трудностями обременена устаревшая методика привлечения экспертов, которая ограничивается лишь определёнными видами дел, что вносит дополнительные барьеры в процесс защиты интересов сторон. При рассмотрении дел о дорожно-транспортных административных нарушениях судам важно создавать условия для полноценной защиты прав обвиняемых. Это означает, что необходимо не только придерживаться процедурных норм, но и активно анализировать представленные доказательства, чтобы обеспечить справедливое разбирательство.

Следует подчеркнуть, что при оценке дел, связанных с административными нарушениями, суд должен тщательно анализировать доказательства, которые были собраны ответственными органами после обнаружения нарушения. Тем не менее, бывают ситуации, когда судебная инстанция либо пропускает важные аспекты дела, либо некорректно трактует представленные ей доказательства. Это может привести к ошибочным решениям и нарушению прав граждан.

Для повышения эффективности и справедливости процесса необходимо усовершенствование существующей процедуры, что позволит избежать потенциальных нарушений и повысить уровень доверия к судебной системе.

11 мая 2017 года Ленинский районный суд Саранска, расположенный в Республике Мордовия, принял решение отменить ранее выданное решение мирового судьи судебного района № 6, датированное 20 марта 2017 года, и отправить дело № 12-147/2017 на пересмотр. В объяснительной записке к вердикту суд указал, что первоначальное решение было основано на не полностью рассмотренных доказательствах, которые могли бы кардинально повлиять на исход дела, при этом не были должным образом установлены все факты по делу.

Согласно статье 29.8 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации, протокол о рассмотрении дела составляется только в случае, если дело рассматривается коллегиальным органом. Таким образом,

отсутствие записи судебного процесса в случаях, когда судебное решение принимается одним судьей, может привести к трудностям при попытке оспорить решение суда.

Без документирования всех этапов слушания, от заявлений сторон до анализа представленных доказательств, обеспечение справедливости защиты интересов участников судопроизводства становится более сложным. Это подчеркивает важность ведения протокола судебных заседаний для поддержания прозрачности и обеспечения возможности апелляции по судебным решениям. Данная ситуация подчеркивает необходимость реформирования процесса ведения протоколов в административных делах, чтобы обеспечить более высокую степень прозрачности и справедливости в судебных разбирательствах.

Чтобы минимизировать случаи нарушений в процессе судебных разбирательств, крайне важно законодательно обеспечить, что суды обязаны записывать протокол судебных заседаний по административным нарушениям. Запись заседания, служащая доказательной базой, играет ключевую роль в процедуре оспаривания судебных решений. Этот подход обеспечит тщательную регистрацию всех деталей по делу, облегчит процедуру рассмотрения инцидентов на дорогах и уменьшит вероятность неправильной интерпретации доказательств на этапе апелляции.

Ввиду того, что суды испытывают значительные нагрузки, предложение о внедрении обязательства для судов вести записи судебных слушаний по вопросам административных нарушений может привести к удлинению процесса рассмотрения таких дел. Это связано с необходимостью привлечения дополнительных ресурсов и времени на подготовку протоколов. Однако, включение такой нормы в Кодекс РФ об административных правонарушениях (КоАП) представляется целесообразным, поскольку оно будет способствовать укреплению справедливости судебных процессов и эффективности правосудия, гарантируя более тщательное соблюдение правил справедливого разбирательства.

Также важно подчеркнуть вопрос о вовлечении свидетелей в случаях, касающихся нарушений административного законодательства. В настоящее время понятые удостоверяют факт совершения процессуальных действий своими подписями, однако их отсутствие на судебных заседаниях или отказ от дачи показаний может затруднить процессуальное разбирательство. В ответ на эту проблему законодатель уже предпринял шаги к реформированию института понятых. Например, Федеральный закон от 14 октября 2014 года № 307-ФЗ внес изменения в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, упростив процедуру привлечения понятых.

В соответствии с обновленными правилами, изложенными во второй части 25.7 статьи Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации, наличие свидетелей или использование видеофиксации становятся обязательными условиями в ситуациях, описанных в 27 главе и статье 28.1.1 этого же Кодекса.

Чтобы эффективно урегулировать вопросы, возникающие из нарушений в сфере дорожного движения, крайне важно внести изменения в уже существующее законодательство, предусматривающие строгое следование процедуре создания протоколов судебных заседаний на всех уровнях. Такой подход значительно улучшит документирование всех деталей дела, что, в свою очередь, способствует повышению честности и справедливости при разрешении судебных споров.

3.2 Совершенствование законодательства об административной ответственности за нарушения безопасности дорожного движения

Актуализация правовых мероприятий, связанных с администрированием дорожного движения, выдвинулась в ряд важнейших задач, которые ставит перед собой законодательная деятельность на сегодняшний день. Специалисты утверждают, что проблема поддержания

безопасности на дорогах приобретает дополнительную актуальность из-за значительных потерь, которые несет общество как в социальном, так и в экономическом плане из-за аварий.

В ряде публикаций акцентируется внимание на важности ужесточения санкций для нарушителей правил дорожного движения. Некоторые авторы утверждают, что существующие меры характеризуются чрезмерной лояльностью и не способствуют снижению числа правонарушений. Однако важно понимать, что суровые санкции не всегда являются эффективным решением проблемы. История показывает, что даже самые строгие наказания не гарантируют отсутствие правонарушений, и их применение может порой приводить к нежелательным последствиям [41, с. 272].

Одним из наиболее обсуждаемых аспектов является внедрение балльной системы учёта нарушений Правил дорожного движения. Существуют мнения, что такая система, если она будет правильно реализована, может оказать положительное влияние на уровень соблюдения правил. Важно отметить, что учёт повторных правонарушений в административном законодательстве уже имел место в прошлом и, по мнению ряда исследователей, его отмена в 1989 году была преждевременной. Введение балльной системы могло бы создать механизм воздействия на злостных нарушителей, способствуя тем самым повышению общей безопасности на дорогах.

Критически важно также рассмотреть, как будет функционировать такая система в практическом применении. Необходимо учитывать индивидуальные обстоятельства каждого случая и избегать ситуации, когда автоматическое начисление баллов может привести к несправедливым решениям. Применение данной системы должно основываться на принципах справедливости и разумности, чтобы не создать дополнительные барьеры для водителей, соблюдающих правила.

Совершенствование законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения является важной задачей, которая требует внимательного подхода к современным вызовам [41, с. 273]. Одним из таких

вызовов стало распространение среди водителей устройств, известных как «антирадары», которые позволяют выявлять местоположение радаров контроля скорости и, соответственно, избегать наказания за превышение установленного лимита. Это явление вызывает обеспокоенность у экспертов, которые поднимают вопрос о необходимости введения административной ответственности за использование таких приборов.

Некоторые исследователи утверждают, что антирадары представляют собой серьёзную угрозу для безопасности дорожного движения. Их использование может привести к увеличению числа нарушений скоростного режима, что, в свою очередь, повышает риск дорожно-транспортных происшествий. В связи с этим предлагается рассматривать установку и использование антирадаров как действия, наносящие вред общественным интересам и подрывающие авторитет органов, ответственных за безопасность на дорогах.

С точки зрения правоприменения, существует предложение о введении отдельного состава административного правонарушения за использование антирадаров, с соответствующим штрафом в диапазоне от 300 до 500 рублей. Такой шаг мог бы стать сигналом о недопустимости подобных практик и помочь в формировании культуры соблюдения правил дорожного движения среди водителей.

Тем не менее, важно учитывать, что на данный момент законодательство не устанавливает ответственности за использование антирадаров, и эти устройства свободно продаются в магазинах. Вопрос о введении такой ответственности требует глубокого научного анализа и обоснования. Необходимо тщательно взвесить все «за» и «против», чтобы избежать создания избыточных ограничений для добросовестных водителей и не допустить появления правовых пробелов.

Введение административной ответственности должно быть основано на комплексном подходе, учитывающем как интересы безопасности дорожного движения, так и права граждан. Возможно, стоит рассмотреть альтернативные

меры, такие как просветительские кампании или программы по повышению осведомлённости о последствиях превышения скорости, которые могли бы снизить потребность в использовании антирадаров.

Действительно, в обсуждении использования антирадаров можно заметить определённые преувеличения в оценке их общественной вредности. Такие устройства вовсе не мешают определению скорости транспортного средства; они даже помогают мотивировать водителей к ответственному поведению на дороге.

Важно отметить, что вне зависимости от источника мотивации - будь то страх перед наказанием или осознание социальной ответственности - конечный эффект остаётся неизменным: соблюдение скоростного режима, что в свою очередь способствует повышению безопасности дорожного движения. Таким образом, можно утверждать, что использование антирадаров не всегда ведёт к негативным последствиям и может быть рассмотрено как инструмент повышения безопасности.

В области правового регулирования дорожного движения, значительные усилия направлены на улучшение законодательства, включая аспекты административной ответственности за нарушения. Среди ключевых аспектов, требующих внимания, выделяется необходимость нормативного контроля за использованием водителями мобильных телефонов во время вождения. Этот вопрос ранее провоцировал широкую общественную критику из-за отсутствия четких норм ответственности за подобные действия.

Сейчас же статья 12.36.1 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации устанавливает штраф за использование мобильного телефона без специального устройства во время движения, что является положительным шагом. Однако данное регулирование не успевает за стремительным развитием технологий и изменениями в практике использования средств связи. Современные устройства позволяют вести разговоры и управлять автомобилем более безопасно, чем это было ранее.

В связи с этим, возможно, стоит рассмотреть возможность адаптации законодательства к новым технологиям и практикам, чтобы создать более гибкую и эффективную правовую основу. Например, можно рассмотреть возможность введения более дифференцированного подхода к ответственности в зависимости от условий использования мобильных устройств во время вождения.

В современном мире использование мобильных устройств выходит за рамки простых телефонных разговоров. Пользователи активно применяют смартфоны, планшеты и другие электронные средства для обмена сообщениями, участия в социальных сетях и мессенджерах. Однако именно процесс написания текстовых сообщений представляет собой значительную угрозу безопасности дорожного движения.

В отличие от устного общения, которое можно осуществлять без визуального контроля, написание сообщений требует постоянного взгляда на экран. Это отвлекает водителя от дорожной обстановки и препятствует адекватной оценке ситуации на дороге. В такой момент внимание водителя сосредоточено не на управлении автомобилем, а на поиске нужных клавиш и формулировании текста, что существенно увеличивает риск возникновения аварийных ситуаций.

Несмотря на очевидную опасность, законодательство в многих странах, включая Россию, до сих пор не учитывает этот аспект. В результате отсутствует ответственность за написание и отправку текстовых сообщений во время вождения, что создает пробелы в правоприменении и ставит под угрозу безопасность всех участников дорожного движения.

Как отмечает В.В. Головкин, в некоторых зарубежных странах, таких как Ирландия, за подобные действия предусмотрены серьезные меры - крупные денежные штрафы или даже тюремное заключение на срок до трех месяцев. Этот опыт может служить примером для формирования более строгих правил и норм в области управления транспортными средствами с использованием цифровых технологий [19, с. 37].

Для улучшения оригинальности текста можно изменить структуру, переформулировать некоторые фразы и внести дополнительные пояснения. Вот обновленный вариант:

Статья 12.36.1. Нарушение правил использования электронных мобильных устройств водителем транспортного средства.

Использование водителем электронного мобильного устройства во время движения транспортного средства, за исключением телефонных разговоров с применением технических средств, позволяющих вести беседу без использования рук, влечет за собой наложение административного штрафа в размере одной тысячи пятисот рублей.

Следует подчеркнуть, что основной фактор, способствующий возникновению аварий на дорогах, — это вождение в пьяном виде, что представляет собой серьезную опасность для жизни и благосостояния людей, а также для их собственности. В этой связи, есть мнения среди исследователей, указывающие на недопустимость разделения ответственности за управление автомобилем после употребления алкоголя на разные уровни. Они настаивают на необходимости строго контролировать запрет на вождение после употребления алкоголя, без учета степени опьянения, для обеспечения безопасности на дорогах.

Специалисты также указывают на риск, связанный с допустимым уровнем алкоголя в крови. Например, разрешение на наличие 0,3 промилле может привести к тому, что граждане, не осознавая этого, будут превышать допустимые нормы. Даже минимальное количество алкоголя может негативно сказаться на способности водителя адекватно воспринимать и выполнять требования правил дорожного движения [19, с. 38].

В то же время, действующее законодательство, как указано в Примечании к ст. 12.8 КоАП РФ, определяет административную ответственность только при установлении факта употребления веществ, вызывающих алкогольное опьянение. Это определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей допустимую

погрешность измерений - 0,16 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха или 0,3 грамма на один литр крови.

Таким образом, закон допускает наличие минимального уровня алкоголя в крови без последствий для водителя.

Такое понимание вопроса разделяют многие авторы, как практики, так и теоретики. Однако необходимость пересмотра подходов к регулированию управления транспортными средствами в состоянии опьянения и при использовании электронных устройств остается актуальной для повышения безопасности на дорогах. Этот текст сохраняет основные идеи оригинала, но представлен в несколько измененном формате и с добавлением новых формулировок для повышения оригинальности.

Некоторые ученые предлагают ввести шкалу административных взысканий, изменяющуюся в зависимости от того, насколько сильно водитель был пьян, аргументируя это как способ борьбы с вождением в нетрезвом виде. Это предложение подразумевает, что чем серьезнее степень алкогольного опьянения у водителя, тем строже должно быть наказание. Такой подход предполагает, что изменение весомости наказания в зависимости от уровня алкоголя в крови может снизить вероятность дорожно-транспортных происшествий, вызванных пьяными водителями, за счет уменьшения их количества на дорогах.

Лица, лишённые водительских прав на период пяти лет или более, часто продолжают водить, используя старые машины, возраст которых превышает два десятка лет, и причастны к различным авариям на дорогах, даже несмотря на наложенные ограничения. В связи с этим авторы предлагают рассмотреть возможность конфискации автомобилей как эффективную меру противодействия данной проблеме, приводя в пример успешный опыт в данной области, реализованный в Республике Беларусь.

В данной стране начали применять меру, согласно которой водителям, которые повторно управляли автомобилем в нетрезвом виде в течение одного года после первого нарушения, грозит не только более строгое наказание, но

и конфискация их транспортного средства. Это происходит из-за того, что автомобиль в таких случаях рассматривается как инструмент для совершения правонарушения.

Введение нового закона вызвало значительное обсуждение среди общественности и привело к ряду вопросов. Одним из ключевых вопросов является ситуация, когда автомобиль, используемый несколькими членами одной семьи, может быть изъят, что оставляет всех без доступа к транспорту, даже тех, кто не нарушал правила. Кроме того, возникает неопределенность касательно возможности конфискации транспортных средств, принадлежащих организациям, если водитель был пойман в состоянии алкогольного опьянения. Для достижения честности и результативности внедряемых изменений, такие дилеммы заслуживают глубокого анализа и детального обсуждения.

Правовые и морально-этические сомнения возникают в связи с тем, что подобные действия могут трактоваться как избыточное посягательство на частную собственность с позиции российского законодательства.

В контексте управления автомобилем, угрозу здоровью водителя представляют не только алкоголь и наркотики, но также и разнообразные фармацевтические препараты. Обсуждение в научных кругах акцентирует внимание на критической необходимости обозначить юридические рамки ответственности за управление транспортным средством при наличии медицинских противопоказаний или под воздействием лекарственных средств. Это указывает на значительные недостатки в существующем законодательстве, которое не принимает во внимание факт, что водители не всегда могут контролировать изменения своего здоровья, вызванные медикаментами.

Действительно, некоторые лекарства могут существенно ухудшить способность к безопасному управлению автомобилем. Например, препараты, которые угнетают центральную нервную систему, могут вызывать замедленную реакцию, сонливость и нарушение координации движений. Это

создает дополнительный риск для безопасности дорожного движения и требует более тщательного контроля со стороны медицинских учреждений и законодателей. К числу таких препаратов можно отнести нейролептики, антидепрессанты, транквилизаторы и некоторые антигистаминные средства. Эти медикаменты могут существенно повлиять на психомоторные функции водителя, что делает их использование при управлении транспортным средством потенциально опасным.

Необходимо пересмотреть подходы к правовому регулированию в этой области. Возможно, следует рассмотреть внедрение системы обязательного информирования водителей о возможных рисках при использовании определенных медикаментов, а также разработать более четкие критерии для оценки состояния здоровья водителей, чтобы обеспечить безопасность на дорогах и защитить права граждан.

В международной практике существуют примеры эффективного регулирования использования лекарственных средств, влияющих на способность водителей управлять транспортными средствами. В таких странах, как Норвегия, Швеция, Дания и Финляндия, законодатели предусмотрели строгие меры ответственности для водителей, которые управляют автомобилем после приема определенных медицинских препаратов. Эти меры включают наложение штрафов наравне с наказаниями для водителей в состоянии алкогольного опьянения [4, с. 194].

Важно разработать официальный перечень таких препаратов и обеспечить его доступность для водителей, чтобы они могли осознанно принимать решения о возможности управления транспортным средством.

Несмотря на наличие запрета на вождение в состоянии, которое может угрожать безопасности дорожного движения, в российском административном законодательстве отсутствует четкая ответственность за подобные нарушения. Тем не менее, нельзя игнорировать существование правовой базы: например, Приказ Минздрава от 18.12.2015 г. № 933н «О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние

опьянения» [69] упоминает необходимость оценки функционального состояния водителей, что может быть связано с рассматриваемой проблемой.

Целесообразно рассмотреть возможность интеграции в российское законодательство норм, аналогичных тем, что действуют в скандинавских странах. Это позволит не только повысить уровень безопасности на дорогах, но и создать более информированную и ответственную среду среди водителей. Информирование о потенциальных рисках, связанных с приемом определенных медикаментов, станет важным шагом к снижению числа дорожно-транспортных происшествий и обеспечению безопасности всех участников дорожного движения.

Учитывая вышеизложенное, необходимо подчеркнуть, что идея некоторых специалистов о разработке нового Кодекса об административных правонарушениях в России с целью доработки текущей системы управления может не оказаться вполне обоснованной. Реализация такого проекта потребует огромных усилий, времени и ресурсов для глубокого анализа и тщательной проработки. Лучше исследовать возможности для адаптации действующих правил, с учетом международной практики и нынешних реалий, нежели заниматься разработкой нового законодательного акта. Несмотря на возможность реализации идеи создания нового кодифицированного акта, поспешное принятие такого документа вряд ли приведет к улучшению существующего регулирования. Адаптация и модификация текущих законодательных стандартов, основываясь на экспертных мнениях с научным обоснованием, представляется более разумной и осуществимой стратегией.

В современных реалиях защита участников дорожного движения от потенциальных угроз является первостепенной задачей. Создание благоприятной среды, мотивирующей водителей и пешеходов к неукоснительному соблюдению установленных норм, выступает ключевым аспектом административно-правового контроля в данной области.

Проведенное в третьей главе исследование позволило сформулировать ряд существенных заключений и практических предложений, призванных

оптимизировать законодательную базу транспортной безопасности. Максимальное следование правилам дорожного движения всеми его участниками значительно снижает вероятность возникновения опасных ситуаций при перемещении по дорогам.

Для эффективного достижения данной цели необходимо осуществлять поступательную модернизацию правовых механизмов. Это может включать в себя:

- Анализ существующих норм: Проведение детального анализа текущих законодательных актов с целью выявления их недостатков и пробелов, а также определения актуальных потребностей участников дорожного движения;
- Обратная связь от участников дорожного движения: Создание механизмов для получения обратной связи от водителей и пешеходов, что позволит учитывать их мнения и предложения при внесении изменений в законодательство;
- Обучение и просвещение: Разработка программ по повышению правовой грамотности участников дорожного движения, что поможет им лучше понимать и соблюдать установленные правила;
- Мониторинг и оценка эффективности: Установление системы мониторинга для оценки эффективности внедренных изменений и возможности их дальнейшего совершенствования.

Таким образом, последовательное и обоснованное улучшение существующих норм представляется более разумным подходом, чем создание нового кодифицированного акта. Это позволит не только адаптировать законодательство к современным реалиям, но и повысить уровень безопасности на дорогах.

Чтобы обеспечить защиту прав граждан и избежать правовой неоднозначности, требуется детальная регламентация в законах и подзаконных актах. Особенно это касается применения технического оборудования сотрудниками, которые занимаются выявлением нарушений

ПДД. Использование видеокамер и других устройств должностными лицами при фиксации административных правонарушений на дорогах нуждается в строгом правовом контроле и четких нормативных рамках.

В связи с вышеизложенным, целесообразно рассмотреть внесение изменений в Административный регламент, дополнив его новым подпунктом 76.1: «Иные технические средства, используемые для выявления и фиксации административных правонарушений, должны находиться на балансе подразделений ГИБДД». Такой шаг позволит обеспечить более строгий контроль за использованием технических средств и повысит уровень ответственности за их применение. Внедрение системы соответствующих должностных регламентов обеспечит возможность постоянного контроля за соблюдением технологических стандартов. В частности, руководящему составу ГИБДД следует вменить в обязанность проведение систематических проверок на предмет корректности применяемых технических решений.

Для обеспечения четкости в судебном процессе и предотвращения потенциального изменения оценки доказательств апелляционными органами, важно зафиксировать все обстоятельства дела.

Эффективность контроля за соблюдением скоростного режима на дорогах снижается из-за водителей, использующих специальные устройства - «антирадары». Для решения этой проблемы эксперты предлагают ужесточить административное наказание. Многие специалисты в своих работах подчеркивают важность борьбы с теми, кто пытается обойти системы фиксации нарушений ПДД. Введение более строгих санкций позволит усовершенствовать механизм обеспечения безопасности дорожного движения.

Современная коммуникация вышла далеко за рамки обычных телефонных звонков. Многообразие электронных девайсов, от продвинутых смартфонов до multifunctional планшетов, открывает перед абонентами мобильных сетей впечатляющие возможности для общения. Сегодня пользователи уже не ограничиваются классическими мобильными

телефонами, предпочитая более совершенные гаджеты с расширенным функционалом.

Важно отметить, что использование этих устройств не ограничивается лишь телефонными звонками. Водители часто отправляют текстовые сообщения, общаются в социальных сетях и мессенджерах, что представляет собой серьезную угрозу безопасности дорожного движения. Особенно рискованным является написание сообщений на экране смартфона, которое требует визуального контроля и отвлекает внимание от дороги.

С учетом вышеизложенного, представляется целесообразным на законодательном уровне ввести административную ответственность за любое (за исключением голосового общения) использование цифровых средств связи во время управления автомобилем. Для этого можно предложить корректировку статьи 12.36.1 КоАП РФ, как в названии, так и в содержании.

Предлагаемая редакция может выглядеть следующим образом: Статья 12.36.1. Нарушение правил использования электронных мобильных устройств водителем транспортного средства. Пользование водителем во время движения транспортного средства электронным мобильным устройством (за исключением телефонных переговоров с использованием технических средств, позволяющих вести разговор без использования рук) влечет наложение административного штрафа в размере одной тысячи пятисот рублей.

Формирование культуры ответственного поведения за рулем и безопасного управления автомобилем станет возможным благодаря внедрению новых правил. На дорогах снизится аварийность, вызванная отвлечением на гаджеты, а водители будут более дисциплинированными, поскольку регулирование их действий станет гораздо эффективнее.

Вопрос дифференциации административного наказания за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения действительно заслуживает внимания и глубокого анализа. Введение системы наказаний, основанной на степени опьянения, может стать важным шагом в повышении

безопасности дорожного движения. Логика здесь проста: чем выше уровень алкоголя в крови водителя, тем больше вероятность того, что он станет причиной дорожно-транспортного происшествия. Таким образом, более строгие меры наказания для водителей с высоким уровнем опьянения могут служить эффективным средством предупреждения правонарушений.

Однако предложение о конфискации автомобиля за повторное управление в состоянии опьянения вызывает сомнения как с теоретической, так и с практической точки зрения. Такой подход, аналогичный законодательству Республики Беларусь, может рассматриваться как чрезмерное вмешательство в права граждан и ущемление их конституционных прав на частную собственность. В условиях российского правового порядка это может привести к негативным социальным последствиям и вызвать недовольство среди населения.

Кроме того, необходимо обратить внимание на влияние медицинских препаратов на способность водителя к безопасному управлению транспортным средством. Важно обеспечить четкое регулирование в этой области, учитывая, что некоторые лекарства могут вызывать побочные эффекты, способные ухудшить реакцию и внимание водителя. В связи с этим целесообразно разработать перечень таких препаратов и довести его до сведения водителей. Это позволит не только повысить уровень информированности, но и создать дополнительные механизмы защиты безопасности дорожного движения.

Таким образом, законодательство в области дорожного движения открывает широкие возможности для совершенствования механизмов правового регулирования и их практической реализации. Необходимо учитывать как международный опыт, так и реалии российского общества для создания эффективной системы регулирования, которая будет не только справедливой, но и способствующей снижению числа дорожно-транспортных происшествий.

Заключение

Нарушения в сфере дорожного движения определяются как действия, противоречащие законам и стандартам России, влекущие за собой административную ответственность из-за их незаконного и виновного характера. Эти инциденты нарушают установленные правила и нормативы, касающиеся общественных взаимоотношений в данной области. Проявления таких правонарушений включают в себя как объективные, так и субъективные аспекты, составляя полную картину проступка. В академических исследованиях отмечается, что объекты, подлежащие административной защите и описанные в 11 и 12 главах Кодекса об административных правонарушениях РФ, демонстрируют широкое перекрытие в определениях и категориях.

Определение того, к какой категории должны быть отнесены различные нарушения в области дорожного движения, усложняется из-за разнообразия понимания объекта, на который они воздействуют.

Для устранения смещения и улучшения качества применения законов, законодательная система должна обеспечить ясное разделение различных видов правонарушений, придерживаясь консистентной методологии в определении целей защиты в рамках административного права. Предпосылкой для наложения административных санкций, особенно в области дорожного движения, является наличие юридического обоснования, которое включает в себя специфическое нарушение запретов, установленных в 12 главе КоАП РФ, совершенное лицом, нарушившим правила. Кроме того, процедуральная база предполагает действия уполномоченного органа, который регистрирует нарушение и запускает процесс наказания.

Таким образом, для повышения эффективности регулирования и обеспечения безопасности дорожного движения необходимо более четкое и системное подход к классификации административных правонарушений, а

также к разработке нормативной базы, которая учитывала бы специфику этой сферы.

Система «Автодория 3.0» для контроля средней скорости вносит определенные трудности при определении точного времени и места, когда транспортное средство превысило разрешенную скорость. Этот нюанс, однако, не становится преградой для того, чтобы обвинять автовладельцев в нарушении установленных ограничений скорости, как это описано в статье 12.9 КоАП РФ, и привлекать их к административной ответственности.

В рамках обсуждения эффективности правовых мер, две крайние стратегии выделяются по своему отношению к применению системы контроля скорости «Автодория 3.0» на дорогах. Одна из стратегий абсолютно запрещает её использование, в то время как другая поддерживает идею интеграции в законодательные акты РФ уточнений о том, что за точку и время нарушения скоростного режима, зафиксированного с помощью нескольких автоматизированных устройств, следует принимать местоположение и время фиксации автомобилем последней камеры на соответствующем участке дороги.

Создание четкой нормативной базы для применения автоматических систем контроля скорости не только повысит эффективность правоприменительной практики, но и обеспечит защиту прав граждан, снижая вероятность ошибок и злоупотреблений со стороны органов контроля.

На законодательном уровне необходимо ввести административную ответственность за любое использование цифровых средств связи водителем транспортного средства, за исключением голосовых переговоров. Для этого предлагается внести изменения в статью 12.36.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ), изменив её наименование и содержание следующим образом:

Статья 12.36.1. Нарушение правил использования электронных мобильных устройств водителем транспортного средства.

Использование водителем электронного мобильного устройства во время движения транспортного средства, за исключением телефонных переговоров с применением устройства, позволяющего вести разговор без использования рук, влечет наложение административного штрафа в размере 1500 рублей.

Кроме того, необходимо дополнительно регламентировать вопросы, касающиеся вождения в состоянии, вызванном медицинскими противопоказаниями или приемом определенных лекарственных препаратов. Важно учитывать, что некоторые медикаменты могут оказывать влияние на способность водителя управлять транспортным средством, особенно если они принимаются в рамках амбулаторного лечения.

В связи с этим целесообразно создать официальный перечень таких препаратов и активно информировать водителей о потенциальных рисках, связанных с их употреблением перед поездкой. Существующая международно-правовая база предоставляет достаточные основания для разработки соответствующих законодательных инициатив на национальном уровне.

Список используемой литературы и используемых источников

1. Агапов А. Б. Административная ответственность / А. Б. Агапов. - 10-е изд., перераб. и доп. М.: Юрайт, 2024. 495 с.
2. Административно–деликтное право: учебное пособие / Ю. Б. Аникеев, В. М. Бозров, В.М. Новоселова. М.: Юрлитинформ, 2019. 213 с.
3. Административно-деликтное и процессуально-исполнительное право, 2020. Ч. 2: Процессуально-исполнительное право / И. И. Мах. 253 с.
4. Административное право зарубежных стран / Под ред. А. Я. Козырина. М.: СПАРК, 2020. 345 с.
5. Административное право России: учебник / В. Я. Кикоть. М.: Юнити–Дана, 2020. 759 с.
6. Азарова Н. В. Возбуждение дела об административном правонарушении в области дорожного движения: монография. Калуга: Полиграф Информ. 2012. 213 с.
7. Батенов Ф. К. Юридические и должностные лица как субъекты административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2021. № 1 (4). С. 61-65.
8. Бахрах Д. Н. Административное право России. М: Инфра-М, 2000. 720 с.
9. Бегишев И. Р. Правовое регулирование беспилотных транспортных средств // Транспортное право. 2021. № 3. С. 7 – 10.
10. Беликова Г. А. Должностное лицо как субъект административной ответственности // XXIV Державинские чтения. Институт права и национальной безопасности: материалы Всерос. науч. конф. препод. и студентов, Тамбов, 25 апреля 2019 г. Тамбов: Державинский, 2019. С. 15-19.
11. Бельский К. С. Административная ответственность: генезис, основные признаки, структура // Государство и право. 1999. № 2. С. 12-20.

12. Братановский С. Н., Лисицкая А.В . Административная ответственность в области автомобильного транспорта и дорожного движения // Бизнес. Образование. Право. 2016. № 4 (37). С. 195-200.
13. Брунер Р. А. Проблемные вопросы юридической ответственности новых участников дорожного движения // Административное право и процесс. 2022. № 5. С. 34 - 37.
14. Буравлев Ю. М. Государственный служащий как должностное лицо и субъект административной ответственности // Государство и право. 2019. № 1. С. 27-38.
15. Быков А. И. Проблемы применения органами внутренних дел административных наказаний в области дорожного движения, дисс., М., 2021 11 с.
16. Воробьева Ю. А. Должностное лицо, как субъект злоупотребления должностными полномочиями // Студент. Аспирант. Исследователь. 2018. № 11 (41). С. 309-312.
17. Галаган И. А. Административная ответственность в СССР (государственное и материально-правовое исследование). Воронеж., 1970. 174 с.
18. Гольчевский В. Ф. Правовые и технические аспекты выявления водителей, скрывшихся с места происшествий // Полицейская деятельность. 2022. № 2. С. 8 - 19.
19. Головки В. В., Бекетов О. И., Майров В. И. Повышение эффективности административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения // Научный вестник Омской академии МВД России. 2017. № 2 (65). С. 34-38.
20. Гольчевский В. Ф. Правовые и технические аспекты выявления водителей, скрывшихся с места происшествий // Полицейская деятельность. 2022. № 2. С. 8 - 19.

21. Грачев А. Н. Административные проступки в дорожном движении и их профилактика органами внутренних дел: дисс. ... канд. юрид. наук. М., 1977. 166 с.
22. Джафаров Д. А. Правовая регламентация административного расследования // Вестник магистратуры. 2018. №12-2. С. 88.
23. Добровольская Т. Н. Принципы советского уголовного процесса. Вопросы теории и практики. М.: Юридическая литература, 1971. 200 с.
24. Дубовик Э. Г. Обжалование постановлений по делам об административных правонарушениях: типичные ошибки, допускаемые при подаче жалобы // Налоги Беларуси. 2017. № 4. С. 67–71.
25. Европейская конвенция о международных последствиях лишения права на управление автотранспортными средствами (ETS № 88) [рус., англ.] (Заключена в г. Брюсселе 03.06.1976 г.) // Сборник документов Совета Европы в области защиты прав человека и борьбы с преступностью. М.: СПАРК, 1998.
26. Жданов Н. М. Об административной ответственности должностных лиц, выполняющих определенные государственные функции // Административное право и процесс. 2013. № 9. С. 33-37.
27. Жеребцов А. Н. Расследование административных правонарушений в области дорожного движения / А. Н. Жеребцов, А. Н. Булгаков, Н. В. Павлов. М.: Издательство Юрайт, 2024. 116 с.
28. Жукова О. В. К вопросу об обжаловании в суд постановлений по делам об административных правонарушениях // Вестн. Твер. гос. ун-та. Сер.: Право. 2021. № 1. С. 53–59.
29. Замалетдинов Ш. Р. Основания и порядок привлечения граждан к административной ответственности // Вопросы российского и международного права. 2024. Том 14. № 4А. С. 213-220.
30. Зеленцов А. Б., Кононов П. И., Стахов А. И. Административный процесс и административно-процессуальное право в России: концептуальные проблемы современного развития // Административное право и процесс. 2013. № 12. С. 3-15.

31. Калюжный Ю. Н. Научные подходы к понятию «дорожное движение» // Наука и практика. 2016. № 3 (68). С. 55-57.
32. Капинус О. С Административная преюдиция в уголовном праве: проблемы теории и практики // Журн. рос. права. 2019. № 6. С. 12-14.
33. Кизилев В. В. Гражданский служащий как специальный субъект административной ответственности // Право и практика. 2010. № 2. С. 98-106.
34. Кисин В. Р., Попугаев Ю. И. Поводы и основание возбуждения дела об административном правонарушении: состояние и оптимизация правового регулирования // Научный портал МВД России. 2014. №3 (27). С. 57-63.
35. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 26.12.2024) // Парламентская газета, № 2-5, 05.01.2002
36. Кондрашова А. В. Общая характеристика должностных лиц как субъектов административной ответственности // Актуальные проблемы становления и развития правовой системы Российской Федерации : сб. материалов, Сыктывкар, 02–03 апреля 2020 г. Сыктывкар: Сыктывкарский гос. ун-т им. Питирима Сорокина, 2020. С. 28-32.
37. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // Официальный текст Конституции РФ, включающий новые субъекты Российской Федерации - Донецкую Народную Республику, Луганскую Народную Республику, Запорожскую область и Херсонскую область, опубликован на Официальном интернет-портале правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 06.10.2022.
38. Корбутова О. М. Понятие административно-правового статуса и применение его к должностному лицу // Инновационная наука. 2021. №11-1. С. 86-88.
39. Коховец О. В. Обжалование действий и решений должностного лица, ведущего административный процесс в сфере семейно-бытовых

отношений // Семейно-бытовое насилие: актуальные проблемы противодействия, помощи пострадавшим: сб. ст. / Могилев. ин-т М-ва внутр. дел Респ. Беларусь; редкол.: Ю. П. Шкаплеров (пред.). Могилев, 2020. С. 72-77.

40. Кочои С. М. Уголовно-правовые риски использования беспилотных транспортных средств // Актуальные проблемы российского права. 2021. № 7. С. 125 – 135.

41. Ляшенко Е. А. Вопросы правового регулирования административной ответственности при нарушении правил дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2021. № 1 (1). С. 271-276.

42. Майоров В. И. Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации: теоретико-прикладные проблемы: монография. М.: Юрлитинформ, 2010. 208 с.

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

44. Майоров В. И., Денисенко В. В. К вопросу о систематизации норм, регулирующих административную ответственность за правонарушения в области дорожного движения // Вестник Краснодарского университета МВД России. 2019. № 4 (46). С. 81-87.

45. Малиновский Е. Предельные сроки на обжалование постановления по делу об административном правонарушении // Юрист. – 2022. № 7. С. 37-40.

46. Медведев Е. В. Беспилотные (автономные) транспортные средства в уголовно-правовом измерении // Транспортное право. 2021. № 4. С. 11 – 14.

47. Мезенцева А. А. Понятие и признаки должностного лица как субъекта административной ответственности // Студенческий вестник. 2022. № 43-3(235). С. 37-39.

48. Мильшин Ю. Н. Административная ответственность в сфере безопасности дорожного движения: монография / Ю. Н. Мильшин, В. Ю. Назаров, А. В. Здольник; Саратовский юридический ин-т МВД России. Саратов: Саратовский юридический ин-т МВД России, 2010. 131 с.

49. Мукабенов М. В. Субъекты административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения: автореферат дис. ... кандидата юридических наук: 12.00.14 / Мукабенов М. В. М., 2015. 30 с.

50. Мыночка О. А. Должностное лицо как субъект должностного преступления // Юридический факт. 2020. № 91. С. 18-22.

51. Нобель А. Р. Особенности производства по делам об административных правонарушениях в контексте реализации принципа равенства при привлечении к административной ответственности. Актуальные проблемы российского права. 2022. 17(5). С. 54-62.

52. Новиков А. В. Принцип равенства перед законом в производстве по делам об административных правонарушениях // Вестник ВГУ. Серия «Право». 2018. № 1. С. 125-143.

53. Новиков А. В. Генезис правового регулирования пересмотра постановлений (решений) по делам об административных правонарушениях в порядке надзора // Вестн. Воронеж. гос. ун-та. Сер.: Право. 2018. № 2. С. 233–240.

54. Об административных правонарушениях на территории Самарской области: Закон Самарской области от 01.11.2007 г. № 115-ГД // Волжская коммуна. № 207 (26005), 07.11.2007.

55. О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и отдельные законодательные акты Российской Федерации и о признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации в связи с уточнением полномочий государственных органов и муниципальных органов в части осуществления государственного контроля (надзора) и

муниципального контроля: Федеральный закон от 14.10.2014 № 307-ФЗ (ред. от 28.04.2023) // Российская газета, № 238, 17.10.2014

56. О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: Федеральный закон от 07.03.2017 № 26-ФЗ // Парламентская газета, № 9, 10-16.03.2017

57. О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 08.08.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 05.02.2025) // Российская газета, № 245, 26.12.1995.

58. О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 № 20 // Бюллетень Верховного Суда РФ, № 9, сентябрь, 2019

59. Об административных правонарушениях на территории Самарской области: Закон Самарской области от 01.11.2007 г. № 115-ГД // Волжская коммуна. № 207 (26005), 07.11.2007.

60. Осинцев Д. В. Прокурор как субъект административного правонарушения // Актуальные проблемы российского права. 2019. № 4. С. 34-39.

61. Панкова О. В. Практика применения КОАП РФ о правонарушениях в области дорожного движения/ О. В. Панкова. - 2-е изд., перераб. и доп. М.: Юрайт, 2013. 522 с.

62. Пидан К. А. Должностное лицо, как субъект административной ответственности за правонарушения // Современные тенденции в государственном управлении, экономике, политике, праве: сб. докл. междунар. науч.-практ. конф. молодых ученых, аспирантов и студентов, Ростов-на-Дону, 30 ноября 2017 г. Ростов-на-Дону: ЮРИУФ РАНХиГС, 2018. С. 75-78.

63. Попов Л. Л., Мигачев Ю. И. Административное право Российской Федерации: учебник. М.: Проспект, 2021. 544 с.

64. Постановление Верховного Суда РФ от 22.12.2021 № 11-АД21-51-К6 [Электронный ресурс]. – URL: <https://legalacts.ru/sud/postanovlenie-verkhovnogo-suda-rf-ot-22122021-n-11-ad21-51-k6/> (дата обращения: 03.12.2024)

65. Потапов А. И. Административная ответственность за административные правонарушения в области дорожного движения / А. И. Потапов, О. В. Корниенко, А. В. Лавринович; Федеральное гос. казенное образовательное учреждение высш. проф. образования «Уральский юридический ин-т М-ва внутренних дел Российской Федерации». Екатеринбург: Уральский юридический ин-т МВД России, 2014. С. 104.

66. Похмелкин В. В. Проблемы применения мировыми судьями законодательства об административных правонарушениях в области дорожного движения: науч.-практ. пособие. М.: Юстицинформ, 2019. 200 с.

67. Приказ Росстандарта от 12.12.2017 № 2795 «Об утверждении типов средств измерений» // СПС Консультант Плюс

68. Приказ МВД России от 26.03.2013 № 161 (ред. от 12.11.2018) «Об утверждении Порядка проведения служебной проверки в органах, организациях и подразделениях Министерства внутренних дел Российской Федерации» (Зарегистрировано в Минюсте России 30.05.2013 № 28587) // Российская газета, № 127, 14.06.2013.

69. Приказ Минздрава России от 18.12.2015 № 933н (ред. от 25.03.2019) «О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического)» (Зарегистрировано в Минюсте России 11.03.2016 № 41390) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 15.03.2016

70. Приказ МВД России от 02.05.2023 № 264 «Об утверждении Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения» (Зарегистрировано в Минюсте России

30.06.2023 № 74087) // Официальный интернет-портал правовой информации
<http://pravo.gov.ru>, 30.06.2023

71. Редкоус В. М. Административно-правовое обеспечение национальной безопасности в государствах - участниках Содружества Независимых Государств: автореферат дис. ... доктора юридических наук: 12.00.14 / Редкоус В.М. М., 2011. 47 с.

72. Решение № 72-429/2018 от 28 сентября 2018 г. по делу № 72-429/2018 [Электронный ресурс]. – URL: <https://sudact.ru/regular/doc> (дата обращения: 11.12.2024)

73. Романенко Н. В. О согласии на преследование неприкосновенных лиц за совершение преступлений и административных правонарушений // Журнал российского права. 2017. - № 5. С. 105-110.

74. Россинский Б. В. Административная ответственность / отв. ред. Б. В. Россинский. М.: Норма: ИНФРА-М, 2024. 248 с.

75. Рябоконь Ю. А. Государственное управление безопасностью дорожного движения: уч. пособие / Ю.А. Рябоконь. Омск: СибАДИ, 2019. 214 с.

76. Селиванов И. Я. Административная ответственность судей и прокурорских работников // Вестник Саратовской государственной юридической академии. 2019. № 1 (126). С. 81-88.

77. Семисчастнов Е. А. К вопросу о совершенствовании применения административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения. // Молодой ученый. 2022. № 43 (438). С. 163-165.

78. Серков П. П. Административная ответственность в российском праве: современное осмысление и новые подходы: Монография / Серков П. П. М.: Юр. Норма, НИЦ ИНФРА-М, 2012. 480 с.

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

80. Соколов А. Ю. Правовая политика в сфере модернизации системы административных наказаний // Правовая политика и правовая жизнь. 2022. № 3. С. 27-36.
81. Соловей Ю.П. Административная ответственность в российском праве: современное осмысление и новые подходы // Административное право и процесс. 2014. № 7. С. 45-51.
82. Староверова О. В. Административная ответственность: понятие, основания и порядок привлечения // Юридическая наука. 2021. № 4. С. 41-46.
83. Степаненко А. С. Проблемы реализации административной и дисциплинарной ответственности государственных служащих / А. С. Степаненко, Е. В. Барашева, Д. В. Радкевич // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2021. № 5. С. 155-158.
84. Студеникина М. С. Что такое административная ответственность? / М. С. Студеникина. М.: Сов. Россия, 1990. С. 42.
85. Тимошенко И. В. Административное право / И. В. Тимошенко. - Ростов-на-Дону: Феникс, 2015. 286 с.
86. Холкина Ю. А. Должностные лица как специальные субъекты административной ответственности // Инновационная наука и современное общество: сб. ст. Междунар. науч.-практ. конф., Уфа, 05 февраля 2015 г. Уфа: Аэтерна, 2015. Ч. 2. С. 167-169.
87. Хомушку С. В. Некоторые особенности должностного лица как субъекта административной ответственности за налоговые административные правонарушения // Эволюция государственно-правовых систем: материалы Всерос. науч.-практ. конф. с междунар. участием, Абакан, 22 ноября 2019 г. – Абакан: Хакасский гос. ун-т им. Н.Ф. Катанова, 2019. С. 159-161.
88. Хромов Е. В. Привлечение к административной ответственности лиц, обладающих особым правовым статусом // Lex russica. 2017. № 6. С. 60-67.

89. Хусьяйнова С. Г. О состоянии законности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения // Российская юстиция. 2020. № 11. С. 64-67.
90. Чучаев А. И., Маликов С. В. Механизм дорожно-транспортного происшествия с участием беспилотника: постановка проблемы // Актуальные проблемы российского права. 2020. № 6. С. 160 - 168.
91. Цариков В. Административный процесс: порядок обжалования действий и решений должностных лиц таможенных органов // Тамож. вестн. 2014. № 3. С. 50–51.
92. Цуканов Н. Н., Барабаш А. С. Административно-деликтные иммунитеты в деятельности полиции // Вестник Омского университета. Серия «Право». 2012. № 2 (31). С. 33-40.
93. Шкеля О. В. Конфискация как возможная мера ответственности водителей за управление транспортными средствами в состоянии опьянения // Общество и право. 2019. № 2 (68). С. 106-109.
94. Шмелева Е. А. К вопросу о проблемах рассмотрения дел об административной ответственности в сфере дорожного движения // Аллея науки. 2018. Т. 2. № 6 (22). С. 769-773.
95. Шушкевич А. Обжалование действий должностных лиц и постановлений таможен по делам об АТП // Тамож. вестн. 2021. № 2. С. 27–31.
96. Шушкевич А. Обжалование постановлений: важно соблюдать порядок // Тамож. вестн. 2017. № 3. С. 21–23.
97. Aberg, Lars. Traffic rules and traffic safety. // Safety Science. 1998. №28. PP: 205-215.
98. Arun Chand, S. Jayesh, A.B. Bhasi Road traffic accidents: An overview of data sources, analysis techniques and contributing factors // Proceedings. 2021. № 47. PP: 5135-5141.
99. Nemade B. Automatic traffic surveillance using video tracking. Procedia Comput Sci. 2016. 79. PP: 402-409.

100. Nævestad, T., & Bjørnskau, T. How Can the Safety Culture Perspective be Applied to Road Traffic? *Transport Reviews*. 2012. №32. PP: 139 - 154.

101. Tazul Islam, Md., Laura A. Thue and Jana Grekul. Understanding Traffic Safety Culture: Implications for Increasing Traffic Safety. // *Transportation Research Record*. 2017. №2635. PP: 79 - 89.