

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)

Правовое обеспечение государственного управления и местного самоуправления

(направленность (профиль))

**ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА  
(МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ)**

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

Студент

Е.Б. Чувилина

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Научный  
руководитель

кандидат юридических наук, доцент, Е.В. Чуклова

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

Тольятти 2020

## Оглавление

Введение.....	3
Глава 1 Общая характеристика административных правонарушений, посягающих на безопасность дорожного движения .....	13
1.1 Историко-правовой анализ административной ответственности за правонарушения, посягающие на безопасность дорожного движения .....	13
1.2 Понятие и виды административных правонарушений, посягающих на безопасность дорожного движения .....	25
Глава 2 Состав административных правонарушений, посягающих на безопасность дорожного движения.....	34
2.1 Объект и объективные признаки составов правонарушений.....	34
2.2 Субъект и субъективные признаки состав правонарушений.....	41
Глава 3 Проблемы административной ответственности за безопасность дорожного движения: теория и практика применения .....	52
3.1 Проблемы правоприменительной практики по делам об административных правонарушениях в области безопасности дорожного движения .....	52
3.2 Повышение эффективности административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.....	67
Заключение .....	78
Список используемой литературы и используемых источников.....	84

## Введение

Актуальность исследования. Проблема безопасности дорожного движения является одной из актуальных проблем современной правовой действительности. Связано это, прежде всего, с сохраняющимся высоким уровнем дорожно-транспортных происшествий, несмотря на общее снижение аварийности на дорогах. К примеру, в 2018 году было зарегистрировано 173694 случаев дорожно-транспортных происшествий, что по сравнению с предыдущим 2017 годом меньше на 10 306 случаев [1, с.3]. За ноябрь месяц 2019 года зарегистрировано 13667 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 1490 и ранено 17206 человек [27].

Кроме того, прослеживается тенденция повышения агрессивности в поведении водителей. Проведенный социологический опрос водительского состава показал, что около 50% респондентов указали на возможность осознанного нарушения Правил дорожного движения [80]. Таким образом, следует предположить, что уровень административной деликтности в области безопасности дорожного движения в будущем будет расти, так как ежегодное увеличение числа выявленных нарушений и наложенных административных наказаний на сегодняшний день не всегда является фактором, который будет сдерживать недисциплинированных водителей, а, следовательно, не несет в себе необходимой профилактической направленности.

Дорожно-транспортные происшествия наносит огромный ущерб не только экономике страны, но оказывают негативное влияние на демографическую ситуацию в целом. Все это, вполне обоснованно вызывают необходимость со стороны Президента РФ и других властных структур как федерального, так и регионального и местного значения в качестве важнейшей задачи ставить повышение безопасности на дорогах и снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий [66] [70] [88]. Более того, повышение безопасности дорожного движения является одним из

приоритетных направлений государственной политики, направленной не только на социальное-экономическое, но и на демографическое развитие, что отражается в соответствующих программных документах [86].

Обеспечение безопасности дорожного движения осуществляется посредством различных областей правового регулирования, важное место среди которых занимает административно-правовое регулирование. Кроме этого, в системе правовых мер, позволяющих повысить эффективность обеспечения безопасности дорожного движения, особое значение принадлежит юридической ответственности и, прежде всего – административной.

Генезис и развитие юридической ответственности в области дорожного движения показывает, что ее административно-правовой аспект является одним из наиболее востребованных, универсальных, который позволяет оперативно обеспечить реализацию как карательной, так и охранительной и профилактической функций ответственности в области обеспечения безопасности дорожного движения. Развитие института административной ответственности явилось следствием усложнения общественных отношений в области обеспечения безопасности дорожного движения, усложнением связей в системе «человек» – «транспортное средство» – «дорога», а также необходимости разработки системы административно-правовых средств, которые могли бы оперативно решать возникающие в данной области проблемы. На административно-правовое регулирование в области обеспечения безопасности дорожного движения оказывают влияние все тенденции развития административного права и административного процесса.

Проблемы административной ответственности в области дорожного движения становятся проблемами всей административно-правовой науки, требующими своего разрешения. Наблюдаются трудности в реализации принципов неотвратимости и справедливости административной ответственности. Взаимодействие норм административного и уголовного

права приводит к использованию при решении вопроса об ответственности за правонарушение в области дорожного движения такого правового средства, как административная преюдиция.

В практической реализации норм административного законодательства выявляются некоторые недостатки, которые влияют на возбуждение и рассмотрение административного правонарушения в области дорожного движения. Кроме того, правонарушения в области безопасности дорожного движения, за которые предусмотрена административная ответственность, излишне детализированы, что не способствует своевременной и адекватной реакции со стороны правоохранительных органов.

Возникают сложности с пониманием сущности объекта правонарушения, хотя именно он нередко является одним из оснований разграничения административных правонарушений и преступлений.

Не решенными по сей день остаются вопросы, касающиеся «понятийного аппарата» в административном праве, которые играют существенную роль в квалификации сотрудником полиции того или иного правонарушения. В частности, отсутствует легальное понятие таких терминов, как «управление транспортным средством», «сопротивление сотруднику полиции», «общественное место», что на практике создает большие сложности. При отсутствии рассматриваемых понятий у судей и сотрудников полиции, применяющих меры административного принуждения, нет единого подхода к квалификации административных правонарушений.

Отдельным аспектом обеспечения безопасности дорожного движения в механизме имеющихся у государства совокупности ресурсов выступает фиксация административных правонарушений техническими средствами, значительная роль среди которых принадлежит введенному сравнительно недавно правовому институту - фиксации административных правонарушений в области дорожного движения техническими устройствами. Вместе с тем, в российской правовой системе и в настоящее

время нет единства во взглядах ученых в отношении порядка привлечения собственников транспорта к административной ответственности и реализации принципа презумпции невиновности применительно к рассматриваемому аспекту.

Нуждаются в развитии положения, касающиеся административно-правовых споров в области дорожного движения. Необходимо совершенствование правового регулирования применения мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения.

При все при этом, область дорожного движения и обеспечения его безопасности является одной из наиболее реформируемых, для нее не характера стабильность законодательства. Разрабатываются и обсуждаются проекты кодексов Российской Федерации об административных правонарушениях, в которых предлагается реализация выработанных наукой предложений по совершенствованию российского административно-деликтного законодательства.

В целом же, происходящие принципиальные изменения в российском административном законодательстве требуют изучения административной ответственности в области безопасности дорожного движения. Особенности реализации административной ответственности в области дорожного движения должны стать постоянным объектом административно-правовых исследований. Все это говорит об актуальности и важности темы настоящей магистерской диссертации.

Степень разработанности темы. Вопросы юридической ответственности в общеправовом аспекте исследовались такими учеными, как С.С. Алексеев, С.Н. Братусь, Н.В. Витрук, Р.Л. Хачатуров, Д.А. Липинский и иными учеными [16] [17] [123] [125]. Их работы служат теоретической базой для проведения научных исследований отраслевых видов ответственности, в том числе и административной ответственности за правонарушения в области безопасности дорожного движения.

Общие вопросы теории административной ответственности и административного процесса и практики их применения в различных сферах государственного управления рассматривали С.И. Агафонов, Ю.С. Адушкин, Д.Н. Бахрах, К.С. Бельский, А.В. Куракин, Э.Н. Ренов, В.Ю. Ухов и иные ученые [13] [14] [45] [112].

Проблемы безопасности дорожного движения, новые тенденции в правовом обеспечении безопасности дорожного движения отразили в своих работах А.А. Бахаев, В.А. Городкин, М.М. Зиганшин, И.Л. Трунов, А.П. Царакова и другие ученые [12] [23] [34] [107] [126].

Особенно следует отметить вклад Б.В. Россинского в развитие теории административного права, административной ответственности и государственного управления в области дорожного движения и обеспечения его безопасности. Его диссертационные исследования [95] [98], а также многочисленные научные и учебные работы [9] [94] [97] являются фундаментом для развития административно-правового обеспечения безопасности дорожного движения и повышения эффективности мер административной ответственности.

Обеспечение безопасности дорожного движения все активнее рассматривается в контексте обеспечения национальной безопасности, изучению которой посвящены работы Н.А. Босхамджиевой, Н.Я. Лепешкина и иных ученых [15] [46]. Однако в работах далеко не всех названных авторов находили отражение вопросы обеспечения безопасности дорожного движения.

Выводы и результаты, полученные вышеназванными авторами, создали прочную научную основу для исследований административной ответственности в области обеспечения безопасности дорожного движения, которые осуществляли С.Н. Антонов, С.В. Байгажаков, В.В. Головкин, Ю.Н. Калюжный, С.А. Майорова, С.Б. Мамаева, П.В. Молчанов, В.М. Редкоус, И.В. Тимошенко, А.Ю. Харыбин и иные ученые [10] [20] [55] [89] [106] [123]. Однако несмотря на расширение спектра научных исследований проблем

обеспечения безопасности дорожного движения и использования в этих целях мер административной ответственности не все вопросы правового регулирования складывающихся отношений оказались в достаточной степени урегулированы, что требует продолжения исследований в рассматриваемой области.

Особое значение при исследовании административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения имеет опыт зарубежных стран, что отражено в ряде работ [1] [2] [3] [4] [5].

Цель исследования – комплексный теоретико-правовой анализ правового регулирования административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, выявление проблем и выработка предложений, направленных на эффективность административной ответственности за данные виды административных правонарушений.

Задачи исследования:

- 1) провести историко-правовой анализ административной ответственности за правонарушения, посягающие на безопасность дорожного движения;
- 2) рассмотреть понятие и виды административных правонарушений, посягающих на безопасность дорожного движения;
- 3) исследовать объект и объективные признаки составов правонарушений, посягающих на безопасность дорожного движения;
- 4) определить особенности субъекта и субъективных признаков рассматриваемых составов административных правонарушений;
- 5) выявить проблемы, возникающие в правоприменительной практике по делам об административных правонарушениях в области безопасности дорожного движения;
- 6) на основе проведенного анализа и выявленных проблем, наметить пути повышения эффективности административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.



Объектом исследования являются общественные отношения, возникающие в сфере административно-правового регулирования административной ответственности за правонарушения, посягающие на безопасность дорожного движения.

Предметом исследования являются нормы действующего административного, уголовного и гражданского законодательства, регулирующие правоотношения, возникающие в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и привлечения виновных к ответственности, а также научные исследования ученых и материалы правоприменительной практики.

Теоретическая основа исследования представлена трудами следующих ученых: Н.В. Азаровой, С.Н. Антонова, В.В. Головки, А.Н. Грачева, А.С. Дугенец, М.М. Зиганшина Ю.Н. Калюжного, А.И. Коробеева, Е.А. Ляшенко, В.И. Майорова, П.В. Молчанова, Ю.И. Попугаева, В.В. Похмелкина, В.М. Редкоус, Б.В. Россинского, Е.С. Смирновой и др.

Нормативно-правовую основу исследования составляют: Конституция Российской Федерации, Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, Уголовный кодекс Российской Федерации, Федеральный закон «О безопасности дорожного движения», другие федеральные законы и нормативные правовые акты, регулирующие юридическую ответственность за правонарушения, посягающие на безопасность дорожного движения.

Методологическая основа исследования. Тема магистерской диссертации предполагает необходимость использования комплекса методов научного познания. Так, с помощью исторического метода исследования был проведен историко-правовой анализ административной ответственности за правонарушения, посягающие на безопасность дорожного движения. Диалектический метод познания позволил исследовать понятие и виды данных административных правонарушений. Проблемы правоприменительной практики по делам об административных правонарушениях в области безопасности дорожного движения с учетом

совокупности правовых, политических, экономических и социальных факторов выявлялись с помощью метода объективного и всестороннего анализа. Состав исследуемых административных правонарушений, был определен посредством системного метода исследования. Формально-логические методы исследования позволили наметить подходы и пути повышения эффективности административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

Практическая значимость магистерской диссертации заключается в возможности применения полученных результатов как в учебной деятельности при изучении курса «Административное право», так и при расследовании и привлечении виновных лиц к административной ответственности за совершенные правонарушения, посягающие на безопасность дорожного движения.

Научная новизна магистерской диссертации заключается в положениях, выносимых на защиту.

В результате проведенного исследования были сформулированы следующие положения, выносимые на защиту:

- необходимо нормативно закрепить общественную опасность в ч. 1 ст. 2.1 КоАП РФ в определении административного правонарушения, что заметно усилило бы аргументацию в пользу рассмотрения общественной опасности как признака административного правонарушения;

- под административным правонарушением в области дорожного движения следует понимать общественно опасное, противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, совершенное в области общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог, за которое КоАП РФ или законами субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность;

- управление транспортным средством – это деятельность (система действий) лица, находящегося за рулем, по приведению транспортного средства в движение, обеспечению контроля за движением и маневрированию вплоть до постановки на стоянку;

- в совершенствовании нуждается правовой статус пешехода как участника дорожного движения. Для этого необходимо: добиваться соразмерного и справедливого усиления административной ответственности всех участников дорожного движения за совершение административных правонарушений, как водителей транспортных средств, так и пешеходов; продолжить уточнение понятийного аппарата, в частности, определение водителя и пешехода; для совершенствования структуры и названий глав ПДД необходимо в соответствующих главах сгруппировать только обязанности, но и права участников дорожного движения, что потребует соответствующей систематизации нормативно-правового материала, однако позволит представить правовое положение каждого участника дорожного движения цельным и единым правовым образованием. Также в главу 4 ПДД необходимо внести ряд обязанностей, аналогичных обязанностям водителей, установленных в пп. 2 п. 11 ст. 13 Федерального закона «О полиции». Необходимо разумное ужесточение санкций к пешеходам, если по их вине совершаются дорожно-транспортные происшествия, влекущие материальный ущерб;

- целесообразно совершенствовать форму протокола об административном правонарушении, создании единой типовой формы протокола с установленным объемом реквизитов, подлежащих заполнению. Данная форма и реквизиты могут, например, утверждаться Правительством РФ;

- возвращение балльной системы учета нарушений является эффективным способом борьбы с систематическим нарушением правил дорожного движения, позволяющим добиться не только уменьшения

вероятности совершения ДТП со смертельным исходом, но и повысить общий уровень законности в поведении водителей транспортных средств.

Структура магистерской диссертации: введение, три главы, шесть параграфов, заключение и список используемой литературы и используемых источников.

# **Глава 1 Общая характеристика административных правонарушений, посягающих на безопасность дорожного движения**

## **1.1 Историко-правовой анализ административной ответственности за правонарушения, посягающие на безопасность дорожного движения**

Исследование административной ответственности за правонарушения, посягающие на безопасность дорожного движения, необходимо начать с генезиса их развития, так как историко-правовой анализ позволяет: проследить историю формирования правовой основы привлечения к административной ответственности за совершение правонарушений в области безопасности дорожного движения; уяснить регулирующую и охранительную роль ответственности в регулировании общественных отношений в области обеспечения безопасности дорожного движения; показать соотношение административной и иных видов юридической ответственности в регулировании и охране общественных отношений в области обеспечения безопасности дорожного движения; выявить факторы, в наибольшей степени оказавшие влияние на формирование института административной ответственности и применения иных мер принуждения в области обеспечения безопасности дорожного движения; выявить особенности правового статуса субъектов юрисдикционных отношений, возникавших в области обеспечения безопасности дорожного движения на различных этапах исторического развития данного института; показать и подчеркнуть тесную взаимосвязь формирования правовой основы, регламентирующей дорожное движение, и мер юридической ответственности за ее нарушение [89, с.32].

История становления и развития административной ответственности за правонарушения, посягающие на безопасность дорожного движения

рассматривались в юридической литературе как на уровне монографических исследований [29] [54] [106,с.16-37], так и отдельных научных работ [18] [21] [36] [108], однако потребности научного осмысления безопасности дорожного движения и необходимость дальнейшего развития и совершенствования данного правового института требуют по-новому взглянуть на историю его становления и развития, а также по-новому оценить результаты ранее проведенных исследований.

В науке по-разному подходят к периодизации истории становления и развития административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

К примеру, П.В. Молчанов выделяет четыре этапа становления и развития административной ответственности за рассматриваемые правонарушения: первый этап (1917-1984 гг.); второй этап (1984-1992 гг.); третий этап (1992-2002 гг.); четвертый этап (с 2002 г. по настоящее время) [56].

Е.А. Ляшенко также начинает вести отсчет начала формирования административной ответственности за правонарушения в области безопасности дорожного движения с 1917 г. При этом, первый период («период преобразований»), по мнению Е.А. Ляшенко, заканчивается в 1925 г. Второй этап, т.е. «этап хаотичного и разрозненного определения и установления административно-правового порядка по управлению дорожным движением» [49] ограничивается временными рамками 1925-1985 гг. Кроме того, Е.А. Ляшенко обозначает даты принятия отечественных кодексов об административных правонарушениях 1984 г. и 2001 г. и дает им краткую характеристику.

И.В. Тимошенко и К.П. Вова появление административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения связывают напрямую с появлением дорожного движения как сферы правового регулирования [106, с.32]. Среди первых попыток урегулирования отношений в области городского движения, предприняты были еще в

Древнем Риме Гаем Юлием Цезарем, когда на улицах вводилось одностороннее движение и был введен запрет проезда в светлое время суток частных повозок, колесниц и экипажей. Уже этот небольшой исторический пример показывает государственную важность регламентации отношений в данной области; активное использование разрешений и запретов в регулировании соответствующих отношений; включение в регулирование рассматриваемых отношений не только правовых норм, но и создаваемых организационных институтов; в системе мер воздействия большое значение уже тогда придавалось мерам профилактического воздействия на участников общественных отношений в области дорожного движения. Это заложило основы для рассмотрения обеспечения безопасности дорожного движения в качестве соответствующего административно-правового института в его современном понимании.

Дальнейшее развитие правового регулирования дорожного движения и обеспечения его безопасности формировалось под действием таких факторов, как: возникновение и бурное развитие автотранспорта, его дифференциацию на легковой, грузовой и иные виды, развитие автомобилестроения; возрастание значимости автомобильного транспорта в общественно жизнедеятельности, вытеснение им иных видов транспорта (например, гужевого), необходимость выработки как общих правил использования транспорта в целом, так и автомобильного транспорта в частности; возникновение иных отношений, связанных с автотранспортом и его обслуживанием; развитие автомобильных дорог и транспортной инфраструктуры; совершенствование правового положения участников дорожного движения [89, с.32-33].

Потребность в разборе дорожно-транспортных происшествий, выяснения виновных в их совершении, возмещении причиненного ущерба привела к составлению протоколов как носителей информации о дорожно-транспортном происшествии. Первый протокол, составленный в отношении участника дорожного движения, был составлен 12 февраля 1898 г. в южной

части Лондона на дороге Рассел Хилл Роадс вследствие первой в мире катастрофы «самодвижущегося экипажа», когда погиб брайтонский строительный подрядчик Генри Линдфилд [106, с.37].

Последующие события показали необходимость и важность установления и правовой регламентации не только правил дорожного движения, но и регламентации допуска лиц к управлению автотранспортными средствами и транспортными средствами вообще, а также ответственности за нарушения данных правил и требований, в особенности в тех случаях, когда их совершение повлекло причинение вреда здоровью и ущерба имуществу конкретных лиц. Область дорожного движения стала пониматься как определенное социальное пространство, требующее структурирования, установления определенных правил поведения всех ее участников и ответственности за совершение правонарушений.

В связи с чем, в истории правового регулирования дорожного движения и обеспечения его безопасности в России целесообразно выделить три основных этапа: досоветский период развития – период до октября 1917 г.; советский период развития – с октября 1917 г. до распада СССР в 1991 г.; современный период развития – после распада СССР в 1991 г. и по настоящее время [100, с.159].

Досоветский период развития – период до октября 1917 г. – характеризовался осознанием необходимости разработки единых подходов для формирования правовой основы дорожного движения и обеспечения его безопасности, обеспечения безопасности граждан, сохранения их здоровья в процессе дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Зарождались основы регистрации автотранспортных средств.

Впервые упоминание о транспорте можно найти в Русской Правде [93], которая содержала норму об ответственности за причинение вреда вследствие управления лошадью или повозкой.



Первые правовые акты, регулирующие безопасность дорожного движения, появились позднее, только во второй половине XVI века [104, с.38], а институт административной ответственности за правонарушения, посягающие на безопасность дорожного движения - в конце XVII столетия [54, с.18].

Впервые в Именном Указе от 3 января 1683 г. «О приводе в Стрелецкий приказ извозщиков, которые поедут на вожжах и о дозволении такой езды прочим обывателям», была предусмотрена мера административного наказания в виде штрафа. Это свидетельствует о зарождении и мер административного предупреждения и пресечения, из которых впоследствии сформировался современный институт мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях. В ст. 69 Уставе о наказаниях, налагаемых мировыми судьями 1864 г. была предусмотрена административная ответственность за неисправное содержание тротуаров, мостов, мостовых дорог [89, с.34].

Первые правила движения появляются в 1910 году, которые позже заменяются Техническими правилами о движении автомобилей по дорогам общего пользования [53, с.2]. За совершение административных правонарушений в области дорожного движения в досоветский период развития назначался преимущественно штраф, иногда назначались наказания, связанные с ограничением или лишением свободы.

Следует обратить внимание на то, что в досоветский период зародились получившие в последующем широкое распространение в области дорожного движения элементы разрешительной системы, требования соблюдения различных регламентов.

Советский период развития – с октября 1917 г. до распада СССР в 1991 г. характеризовался становлением правового регулирования дорожного движения и обеспечения его безопасности.

Возникновение института административной ответственности в России в первые годы советской власти могло быть обусловлено тем, что в условиях

кризиса государственного управления и смены социально-экономических и политических укладов в России применение принуждения со стороны органов государственного управления было объективно необходимо для поддержания порядка и реализации властью управленческих решений [47, с.99].

Начальный период советского развития административной ответственности в области безопасности дорожного движения характеризовался неупорядоченностью правовой основы, которая включала бессистемные локальные правовые акты, а также неразвитостью института административной ответственности. Так, например, 10 июля 1918 г. было принято Постановление «О пользовании автомобилями и мотоциклами и порядке автомобильного движения по городу Москве и окрестностям», в котором была предусмотрена ответственность за нарушение данных Правил в виде штрафа или ареста.

В первые годы создания Советского государства формируются административные меры, применяемые к нарушителям правил дорожного движения, включавшие в себя: отметку компостера в документах водителя, а после трехкратного повторения нарушения – лишение права управления автотранспортом; штраф; сообщение о нарушении по месту работы водителя; публикация фамилии нарушителя в печати, и т.п. [54, с.23].

23 июня 1921 г. ВЦИК и СНК РСФСР был принят Декрет «О порядке наложений административных взысканий» [25], предусматривающий административные наказания, при этом размер взысканий за нарушение правил уличного движения не оговаривался.

Большое значение в истории развития административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения имеет Указ Президиума Верховного Совета РСФСР 1968 г. «Об усилении административной ответственности за нарушение правил движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам и правил пользования транспортными средствами» [111], в ст. 1 которого было установлено, что

«водители транспортных средств – автотранспорта, городского электротранспорта, тракторов или иных самоходных машин за управление ими в состоянии опьянения лишаются права на управление транспортными средствами на срок до одного года. При повторном, в течение трех лет по истечении срока лишения права на управление транспортными средствами, случае управления ими в состоянии опьянения водители лишаются права на управление транспортными средствами на срок до трех лет».

В тексте названного Указа: были определены составы наиболее значимых административных правонарушений, за совершение которых устанавливалась административная ответственность; была проведена соответствующая своему времени классификация участников административно-деликтных отношений в области безопасности дорожного движения; была одобрена возможность использования института малозначительности, устанавливался порядок ведомственного и судебного обжалования; при назначении административного наказания мог быть учтен ряд обстоятельств, которые смягчают административную ответственность или исключают ее (например, личность нарушителя, характер совершенного нарушения); устанавливались обстоятельства, отягчающие административную ответственность; предусматривалась возможность передачи материалов в отношении нарушителя правил дорожного движения в товарищеский суд или общественные организации по месту его работы, учебы или жительства для применения мер общественного воздействия.

Положения Указа Президиума Верховного Совета РСФСР от 19 июня 1968 г. оказали большое влияние на формирование административно-правовой и административно-процессуальной основы привлечения лиц к административной ответственности за правонарушения, посягающие на безопасность дорожного движения.

Достижения административно-правовой науки были учтены при подготовке Кодекса РСФСР об административных правонарушениях от 20 июня 1984 г. (далее – КоАП РСФСР 1984 г.) [40] Глава 10 данного Кодекса

называлась «Административные правонарушения на транспорте и в области дорожного хозяйства и связи» и включала составы административных правонарушений в области дорожного движения в их современном понимании.

Принятие КоАП РСФСР 1984 г. явилось большим достижением в развитии отечественного административного права. КоАП РСФСР 1984 г. содержал 5 разделов, при этом Особенная часть, содержащая составы административных правонарушений, входила в раздел II «Административное правонарушение и административная ответственность» КоАП РСФСР. Разделы делились на главы, а главы включали конкретные правовые нормы. Такая разбивка Особенной части позволяла достаточно точно определить общий, родовой и видовой объект административной ответственности, что позволяло более четко квалифицировать административные правонарушения. КоАП РСФСР не давал определения административной ответственности, однако в ст. 10 он содержал понятие административного правонарушения (проступка). Важным моментом являлось установление того, что административная ответственность за правонарушения, предусмотренные КоАП РСФСР, наступала, если эти нарушения по своему характеру не влекли за собой в соответствии с действующим законодательством уголовной ответственности. Это правоустановление было важным для квалификации административных правонарушений в области дорожного движения как во времена действия КоАП РСФСР, так и в настоящее время.

В КоАП РСФСР 1984 г. неоднократно вносились изменения и дополнения, он устанавливал административную ответственность за те деяния в области безопасности дорожного движения, которые по действующему Кодексу РФ об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) [38] не являются административно-наказуемыми, и о необходимости деликтивизации которых речь идет в настоящее время. Это касается, например, ст. 118.1 КоАП РСФСР, устанавливавшей административную ответственность за систематическое нарушение

водителями правил дорожного движения. То же самое можно сказать и о ст. 121.1 «Групповое передвижение, создающее помехи для дорожного движения», в соответствии с которой административно-наказуемым деянием признавалось участие водителей транспортных средств в групповом передвижении по дорогам, улицам городов и других населенных пунктов, создающем помехи для дорожного движения, или с нарушением правил пользования звуковыми сигналами.

Однако составы административных правонарушений в области дорожного движения в КоАП РСФСР не были выделены в виде самостоятельной главы, как это сделано в ныне действующем КоАП РФ. В современный период развития – после распада СССР в 1991 г. и по настоящее время – происходило дальнейшее совершенствование правового регулирования дорожного движения и обеспечения его безопасности, дальнейшее развитие института административной ответственности в области безопасности дорожного движения, финалом которого явилось появление специальной главы Особенной части КоАП РФ – главы 12, объединившей составы административных правонарушений в области дорожного движения.

Определяющее значение для регулирования общественных отношений в области дорожного движения играет Конституция Российской Федерации, ч. 1 ст. 27 [42] которой закрепляет право каждого лица, законно находящегося на территории Российской Федерации, свободно передвигаться.

С.Н. Антонов и Б.В. Россинский справедливо отмечают, что успешная реализация данного права во многом обеспечивает дальнейшее развитие и расширение социально-экономических и культурных связей как внутри страны, так и за ее пределами [9, с.3]. Большую роль в формировании российского законодательства в области дорожного движения сыграла Конвенция о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г.) [41].

Базовым законом в области дорожного движения является Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» (далее – Федеральный закон № 196-ФЗ) [119]. Следует отметить, что законодатель активно использует термин «ответственность» при конструировании основных принципов обеспечения безопасности дорожного движения (ст. 3), устанавливая, например, приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении. В такой формулировке этот принцип отражает более высокие возможности государства по созданию условий для обеспечения безопасности дорожного движения, что закономерно, но в реальности следует говорить о взаимной ответственности всех субъектов общественных отношений в области дорожного движения за обеспечение его безопасности. Анализ положений данного Федерального закона показывает, что государство является основным участником, обеспечивающим безопасность дорожного движения [79, с.67].

Ряд положений Федерального закона № 196-ФЗ затрагивает вопросы ответственности участников общественных отношений в области дорожного движения за совершение правонарушений (ч. 2 ст. 11, ч. 2 ст. 15, ч. 2 ст. 19 Федерального закона № 196-ФЗ). В ч. 2 ст. 28 Федерального закона № 196-ФЗ установлено, что виды правонарушений, влекущих в качестве меры ответственности лишение права на управление транспортными средствами либо ограничение такого права, устанавливаются федеральным законом.

В результате исторического развития сформировалось двухуровневое законодательство Российской Федерации об административной ответственности, которое состоит из КоАП РФ и принимаемых в соответствии с ним законов субъектов РФ об административных правонарушениях, которые содержат нормы, устанавливающие административную ответственность за правонарушения, совершенные на транспорте и в них могут содержаться нормы, устанавливающие

административную ответственность за правонарушения, которые прямо или косвенно затрагивают область безопасности дорожного движения.

Так, в Самарской области принят Закон «Об административных правонарушениях на территории Самарской области» [32] в котором предусмотрена самостоятельная глава 9, регулирующая ответственность за правонарушения на транспорте.

Уголовный кодекс Российской Федерации (далее УК РФ) [109] содержит главу 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта», в которой есть статьи, предусматривающие уголовную ответственность за преступления в области дорожного движения. Следует обратить внимание на две из них. Ст. 264 УК РФ устанавливает уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. С 1 июля 2015 г. вступила в силу ст. 264.1 УК РФ, предусматривающая уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию.

Установление административной и уголовной ответственности за сходные деяния может привести к конкуренции норм уголовного и административного права, что будет требовать правильной квалификации соответствующих деяний. Так, Ю.Н. Калюжный справедливо поднимает вопрос о конкуренции норм уголовного и административного законодательства в области безопасности дорожного движения [35, с.53].

Положения Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [117] направлены на создание условий для безопасности дорожного движения в связи с использованием автомобильных дорог, в том числе на платной основе, и осуществлением дорожной деятельности в Российской Федерации.

Федеральный закон «О полиции» [115] в ст. 2 определяет обеспечение безопасности дорожного движения как основное направление деятельности

полиции, то есть ее функцию. Это предопределило предоставление соответствующих полномочий органам полиции в области безопасности дорожного движения: обязанностей (пункты 20, 21 ч. 1 ст. 13 Федерального закона) и прав (п. 19 ч. 1 ст. 12 Федерального закона). Важным полномочием полиции является закрепление в главе 4 оснований и порядка применения полицией отдельных мер государственного принуждения, а в главе 5 – порядка применения физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия, что активно используется в целях обеспечения безопасности дорожного движения.

Постановление Совета Министров - Правительства РФ «О правилах дорожного движения» [75] установило единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации.

Важными для обеспечения безопасности дорожного движения являются и другие федеральные законы [113] [118] [121], указы Президента РФ [110] и постановления и распоряжения Правительства РФ [76].

Анализ развития правовой основы административной ответственности позволяет выделить еще ряд тенденций ее развития в области дорожного движения.

В последнее время неоднократно вносятся предложения о принятии нового Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях или иного аналогичного по содержанию нормативного правового акта, в которых учитываются не только предложения по совершенствованию общих положений института административной ответственности, но и предложения по совершенствованию административной ответственности в области дорожного движения и обеспечения ее безопасности [19]. Идет процесс деликтивизации целого ряда деяний в области дорожного движения. Речь идет о поступающих и находящихся под поддержке предложениях о введении административной ответственности за наказание за так называемые «дорожные войны» [44], за «агрессивную езду», а также за иные деяния, степень общественной



опасности которых позволяет отнести их к категории административных правонарушений в области дорожного движения.

Таким образом, правовое регулирование в области обеспечения безопасности дорожного движения, включающее и установление административной ответственности за правонарушения в данной области управления, является исторически-обусловленным динамично развивающимся явлением. При этом область дорожного движения рассматривается как сфера государственного управления, регламентация которой осуществлялась, прежде всего, нормами публичного права, в том числе уголовной и административной ответственности.

## **1.2 Понятие и виды административных правонарушений, посягающих на безопасность дорожного движения**

Административная ответственность является важнейшим видом юридической ответственности за совершение административных правонарушений в области дорожного движения и обеспечения его безопасности. Сфера административно-правового принуждения в области дорожного движения постоянно расширяется в связи с появлением новых видов правонарушений и увеличением круга лиц, обладающих деликтоспособностью [102, с.58]. Понятия административного правонарушения, административного наказания, а также производства по делам об административных правонарушениях следует считать важнейшими составляющими института административной ответственности, признаваемыми учеными [123, с.16].

Понятие административного правонарушения в области дорожного движения является производным от общего понятия административного правонарушения, выработанного административно-правовой наукой и закрепленного нормативно (ч. 1 ст. 2.1 КоАП РФ). В научной литературе

также предлагаются и различные определения административного правонарушения в области дорожного движения.

К примеру, А.Н. Грачев административное правонарушение в области дорожного движения предлагает понимать, как «общественное опасное, виновное нарушение правил, регламентирующих дорожное движение водителей, пешеходов, пассажиров, не причинившее, в силу сложившихся обстоятельств, вреда людям либо существенного материального ущерба и влекущее административное или общественное воздействие» [24, с.33].

А.И. Коробеев формулирует общее определение транспортного правонарушения, понимая его как «предусмотренное административным или уголовным законодательством общественно опасное деяние (действие или бездействие), посягающее на установленный законом или иным нормативным актом порядок безопасного функционирования (движения или эксплуатации) механических транспортных средств» [43, с.6].

О.А. Акулкина выводит понятие дорожного правонарушения, как «посягающее на здоровье и безопасность граждан, сохранность транспортных средств, дорог и дорожных сооружений, безопасность дорожного движения и установленный порядок его управления общественно вредное, противоправное, виновное (умышленное или неосторожное) нарушение Правил дорожного движения, за которое федеральным законодательством предусмотрена административная ответственность» [8, с.94].

В.В. Похмелкин под административным правонарушением в области дорожного движения понимает противоправное, виновное действие (бездействие) участника дорожного движения или должностного лица, призванного обеспечивать его безопасность, за которое главой 12 КоАП РФ установлена административная ответственность [78, с.14].

Н.В. Азарова административное правонарушение в области дорожного движения предлагает определять, как «противоправное, виновное (умышленное и неосторожное) нарушение или невыполнение норм законов

Российской Федерации, правил и государственных стандартов, регулирующих общественные отношения, складывающиеся в области дорожного движения, за которое законодательством предусмотрена административная ответственность» [7, с.74].

Это определение включает уже ставшими классическими признаки административного правонарушения (противоправность, виновность и наказуемость), очерчивает виды нормативных правовых актов (законы Российской Федерации, правила и государственные стандарты), регулирующих общественные отношения в области дорожного движения.

Анализ данного определения показывает, что в нем не указана необходимость соблюдения законов субъектов Российской Федерации в области дорожного движения, а также не содержится такой признак, как «общественная опасность». При этом, следует заметить, что в науке административного права не все ученые считают, что административному правонарушению присущ такой признак, как общественная опасность.

В целом же по вопросу о социально-правовой сущности административного правонарушения в доктрине сформировалось три подхода. Согласно первому подходу, признавая административное правонарушение общественно опасным в то же время оно менее опасно в сравнении с преступлением. Представители второго подхода отстаивают точку зрения о том, что административные правонарушения вредны, но не общественно опасны. По мнению третьих, есть административные правонарушения, которые общественно опасны, а есть те которые вредны, но не общественно опасны. При этом общественно опасными предлагается считать только те административные правонарушения, в результате которых причиняется легкий вред здоровью [50, с.46].

Автор настоящей магистерской диссертации, не вступая в полемику по данному вопросу, присоединяется к мнению тех ученых, которые считают, что «общественная опасность является объективной предпосылкой для установления противоправности и наказуемости деяния» [64, с.33].

Поэтому логическим завершением дискуссий на эту тему могло бы стать нормативное закрепление общественной опасности в ч. 1 ст. 2.1 КоАП РФ в определении административного правонарушения, что заметно усилило бы аргументацию в пользу рассмотрения общественной опасности как признака административного правонарушения.

По мнению А.Ю. Якимова, общественная вредность (опасность) противоправных деяний характеризуется прежде всего следующими показателями: тяжесть последствий, возникающих в результате совершения того или иного правонарушения; «вклад» конкретных правонарушений в ухудшение состояния правопорядка в той или иной сфере; распространенность соответствующих правонарушений [127].

Если использовать данный критерий для анализа статей главы 12 КоАП РФ, то целый ряд из них следует признать не просто общественно вредными, а именно общественно опасными, так как их совершение может нанести реальный ущерб безопасности личности и обществу. Это относится не только к таким широко известным статьям КоАП РФ, как ст. 12.8, 12.24, 12.26 КоАП РФ, но и к иным статьям главы 12 КоАП РФ, за нарушение которых для физических и юридических лиц предусмотрены большие размеры административных штрафов и иные административные наказания. При этом законодатель для подчеркивания степени общественной опасности правонарушения использует критерий повторности совершения деяния для установления повышенного размера административной ответственности, как правило, в самостоятельных частях той или иной статьи главы 12 КоАП РФ.

Степень общественной опасности ряда административных правонарушений приводит к использованию в правовом регулировании такого юридического средства, как административная преюдиция. А.С. Дугенец и М.Я. Масленников определяют административную преюдицию как подтвержденный судом в установленном процессуальном порядке юридический факт, имеющий правовое значение для разрешения конкретного дела в соответствии с действующим законодательством [28,

с.71]. Это средство использовано, например, в ст. 264.1 («Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию») УК РФ.

А.П. Шергин отмечает, что одной из форм постепенного сужения сферы применения уголовных наказаний являются составы преступлений с административной преюдицией [126, с.121]. По мнению авторов, формирование таких составов в УК РФ будет способствовать более полному задействованию механизма юридической ответственности как для наказания правонарушителя в области дорожного движения, так и для профилактики, предупреждения совершения им новых правонарушений; повышению эффективности административных санкций; более полной индивидуализации административного наказания с учетом всех характеристик и качеств лица, его совершившего; более полному достижению принципа справедливости административной ответственности за совершенное правонарушение. В этой связи расширение количества правонарушений, рецидив, который образует состав преступления, в ряде случаев следует считать оправданным.

С учетом вышеизложенного, а также определения дорожного движения, данного в ст. 2 Федерального закона № 196-ФЗ, можно предложить следующее определение: «Административным правонарушением в области дорожного движения признается общественно опасное, противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, совершенное в области общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог, за которое КоАП РФ или законами субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность». Это определение можно конкретизировать в зависимости от подхода исследователей к определению содержания понятия «дорожное движение».

В настоящее время главой 12 КоАП РФ предусмотрено 43 состава правонарушений, посягающий на безопасность дорожного движения. В связи

с чем, в юридической литературе предлагаются различные варианты классификация данных административных правонарушений.

К примеру, О.В. Корниенко, А.В. Лавринович и А.И. Потапов в своей работе, выделяют следующие группы:

- нарушения установленного порядка регистрации, использования и эксплуатации транспортных средств;
- нарушения правил дорожного движения;
- невыполнение законных требований сотрудников полиции, иных должностных лиц, а также обязанностей в связи с ДТП;
- нарушение правил ремонта, содержания и эксплуатации дорожных объектов;
- нарушение права на управление транспортным средством [77].

М.В. Мукабенов выделяет:

- деяния, влекущие моральное воздействие на правонарушителя;
- деяния, влекущие назначение наказания, связанного с изъятием денежных средств (штрафа), которые могут быть с потенциально высокой, потенциально низкой общественной опасностью и относительно нейтральными;
- деяния, влекущие ограничения личных прав субъекта: свободы, трудовой деятельности и права управления транспортным средством [59, с.11].

Для усиления практической направленности классификации административных правонарушений в области дорожного движения необходимо учитывать реальные потребности практики и содержащиеся в КоАП РФ дефиниции и институты, позволяющие осуществить такую классификацию.

С учетом этого административные правонарушения в области дорожного движения следует классифицировать на группы по следующим основаниям:

1) по видовому объекту, то есть в зависимости от конкретного вида общественных отношений в области дорожного движения и обеспечения его безопасности, на который осуществляется посягательство (в большей степени это касается многочисленных статей гл. 12 КоАП РФ);

2) по субъектам административных правонарушений в области дорожного движения (физических лиц и юридических лиц);

3) по видам налагаемых административных наказаний;

4) в зависимости от субъектов, уполномоченных возбуждать и рассматривать дела об административных правонарушениях в области дорожного движения;

5) в зависимости от повода к возбуждению дела об административном правонарушении в соответствии со ст. 28.1 КоАП РФ [89, с.70].

Административное правонарушение является разновидностью юридического конфликта и поэтому требует правовой оценки со стороны компетентного органа или должностного лица, отмечают А.И. Стахов и П.И. Кононов [105, с.332]. Действительно, общественные отношения, складывающиеся в области дорожного движения и обеспечения его безопасности, зачастую носят конфликтный, спорный характер. В том случае, когда возникают разногласия между участниками дорожного движения и уполномоченными должностными лицами контролирующими, надзорными, юрисдикционными и иными уполномоченными государственными органами по поводу различно понимаемых взаимных прав и обязанностей и (или) законности административных актов, возникающие в связи с реализацией, применением, нарушением либо установлением правовых норм в области дорожного движения и обеспечения его безопасности и разрешаемые в рамках определенной правовой процедуры, можно говорить о наличии административно-правового спора в области дорожного движения и обеспечения его безопасности. В основе данного определения лежит определение административно-правового спора, обоснованное А.Б. Зеленцовым [33, с.170]. И хотя выработанное А.Б. Зеленцовым определение

административного спора не в полной мере разделяется некоторыми учеными [48, с.42], однако оно, по мнению авторов, позволяет наглядно выделить его материальную основу и показать процессуальный характер, а также рассмотреть субъектный состав.

Административно-правовые споры в области дорожного движения имеют свою специфику, обусловленную характером складывающихся в данной области общественных отношений, субъектным составом и характером юридической связи участников возникающих правоотношений, предметами разногласий и их основаниями, установленными законодательством формами заявления и разрешения возникших разногласий. Административные споры в области дорожного движения могут предшествовать производству по делу об административном правонарушении, возникать в ходе осуществления производства по делу об административном правонарушении на любой его стадии, а также после его завершения. Процессуальный характер разрешения административных споров в области дорожного движения регламентируется ПДД, КоАП РФ, а также иными законодательными и подзаконными нормативными правовыми актами.

Таким образом, можно сделать следующие промежуточные выводы.

В-первых, в истории правового регулирования дорожного движения и обеспечения его безопасности в России целесообразно выделить три основных этапа: досоветский период развития – период до октября 1917 г.; советский период развития – с октября 1917 г. до распада СССР в 1991 г.; современный период развития – после распада СССР в 1991 г. и по настоящее время.

Во-вторых, административным правонарушением в области дорожного движения – это общественно опасное, противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, совершенное в области общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог,



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

## **Глава 2 Состав административных правонарушений, посягающих на безопасность дорожного движения**

### **2.1 Объект и объективные признаки составов правонарушений**

Состав административных правонарушений в области дорожного движения является важнейшей характеристикой исследуемых видов административных правонарушений. Кроме того, общее определение любого административного правонарушения конкретизируется в юридической конструкции состава, полная совокупность признаков которого позволяет отнести акт поведения к конкретному административному правонарушению.

Следует заметить, что состав административного правонарушения в большей степени является научной категорией, хотя и имеющей огромную практическую значимость, так как его установление применительно к конкретному деянию является обязательным для квалификации деяния как административного правонарушения. По мнению некоторых ученых, «отсутствие закрепления понятий «событие административного правонарушения» и «состав административного правонарушения» является недостатком действующего КоАП РФ [57, с.16].

Признаки состава правонарушения характеризуют объект, объективную сторону, субъективную сторону и субъекта каждого правонарушения.

В данной части настоящей магистерской диссертации будут рассмотрены объект и объективные признаки составов административных правонарушений, посягающих на безопасность дорожного движения.

Объект – это совокупность общественных отношений, на который осуществляется посягательство. Объект может быть общим, родовым и видовым (непосредственным).

При рассмотрении объекта административных правонарушений в области дорожного движения трудности могут возникнуть при обобщенном

определении родового объекта, так как гл. 12 КоАП РФ регламентирует ответственность за правонарушения и в области дорожного движения, и обеспечения его безопасности, и установленного порядка эксплуатации транспортных средств и т.д. В этом плане необходимо поддержать сделанный Ю.Н. Калюжным и Е.В. Павловой вывод, что большинство рассматриваемых правонарушений «посягают на безопасность дорожного движения, то есть непосредственно ставят под угрозу жизнь и здоровье участников дорожного движения, их имущество» [60, с.44].

Общим для всех предметов является транспортное средство, определение понятия которого для целей административной ответственности сформулировано в примечании к статье 12.1 КоАП РФ: «Под транспортным средством в настоящей статье следует понимать автомототранспортное средство с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания более 50 кубических сантиметров или максимальной мощностью электродвигателя более 4 киловатт и максимальной конструктивной скоростью более 50 километров в час, а также прицепы к нему, подлежащие государственной регистрации, а в других статьях настоящей главы также трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право».

Например, юридически значимым обстоятельством являлся факт вступления пешехода на проезжую часть для осуществления перехода, что влекло за собой обязанность водителя остановиться, чтобы пропустить пешехода, переходящего проезжую часть по пешеходному переходу, и лишь после этого продолжить движение. Как подчеркнул суд, отсутствие помех для пешехода, который не изменял ни направления движения, ни скорости, не свидетельствовало об отсутствии в действиях водителя состава вмененного административного правонарушения [71].

Выделение видовых объектов связано с характеристикой общественных отношений в области дорожного движения и обеспечения его безопасности, охраняемых конкретными статьями КоАП РФ.

Большинство административных правонарушений в области дорожного движения совершаются путем активных противоправных действий. В случае указания в норме КоАП РФ на учет вредных последствий, наступивших в результате противоправного деяния, необходимо установление причинно-следственной связи между деянием и наступившими последствиями. Важную роль в определении содержания объективной стороны играют такие признаки, как наступление неблагоприятных последствий совершения правонарушения, причинная связь между ними и правонарушением, время, место и способ совершения правонарушения.

Так, из материалов дела усматривается, что 04 августа 2018 года в 21:40 на 55 км +790 м автодороги Екатеринбург - Тюмень, М., управляя автомобилем «ГАЗ-172412», на нерегулируемом обозначенном знаком «5.19.1» пешеходном переходе совершил наезд на пешехода Ш., в результате которого здоровью Ш.А.В. причинен вред средней тяжести.

Оценив все доказательства в совокупности в соответствии со ст. ст. 26.2, 26.11 КоАП РФ, судья пришел к обоснованному выводу о виновности М. в совершении административного правонарушения, правильно квалифицировав его действия по ч. 2 ст. 12.24 КоАП РФ. Между нарушением им пункта 14.1 Правил дорожного движения и наступившими последствиями в виде вреда здоровью потерпевшего Ш.А.В. средней тяжести имеется прямая причинная связь [91].

Так, в судебном заседании было установлено, что 09 октября 2018 года в 21 час 00 минут в г. Белгороде, А., будучи водителем автомобиля «Деу Нексия», и являясь участником дорожно-транспортного происшествия, в нарушение п. 2.7 ПДД употребил спиртные напитки после ДТП.

Обстоятельства, при которых произошло дорожно-транспортное происшествие объективно свидетельствуют о том, что столкновение было

для А. очевидным, и он был осведомлен о своем участии в дорожно-транспортном происшествии, что им не оспаривается.

При этом доводы А. о том, что он покинул место ДТП только после того, как между ним и другими его участниками была достигнута договоренность об урегулировании вопросов возмещения причиненного ущерба без вызова сотрудников полиции, являлись предметом рассмотрения судей нижестоящих судебных инстанций и обоснованно признаны несостоятельными [68].

Интересный подход представлен С.Н. Антоновым, который под управлением транспортным средством в главе 12 КоАП РФ понимает непосредственное выполнение функций водителя во время движения транспортного средства. В пункте 1.2 Правил дорожного движения термин «водитель» понимается как «лицо, управляющее каким-либо транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо. К водителю приравнивается обучающий вождению». При этом следует иметь в виду, что лицо, управляющее транспортным средством, считается водителем вне зависимости от того, имеется ли у него право управления транспортными средствами конкретной категории либо как таковое право управления отсутствует [39].

Э.Х. Мамедов предлагает понимать под управлением транспортным средством активное воздействие водителем на элементы системы управления транспортным средством, предназначенные для его движения и приводящие к очевидному, хоть и малозначительному, изменению его положения относительно первоначального [52с.57].

В целом управление транспортным средством можно определить, как деятельность (систему действий) лица, находящегося за рулем, по приведению транспортного средства в движение, обеспечению контроля за движением и маневрированию вплоть до постановки на стоянку.

Следующим юридическим признаком рассматриваемых административных правонарушений, является противоправность, т.е.

нарушение норм, правил, требований, установленных законом или подзаконным нормативным правовым актом. Причем диспозиции подавляющего большинства статей главы 12 КоАП РФ носят так называемый бланкетный характер, отсылая к нормам других правовых документов, регулирующих общественные отношения в сфере дорожного движения. В роли таких документов выступают ПДД, ОПДЭ, а также различные ГОСТы (технические регламенты), формулирующие требования к эксплуатации транспортных средств и дорожной инфраструктуре.

Противоправным деянием в сфере дорожного движения можно считать одно из следующих действий (бездействий):

а) нарушение безусловного запрета, то есть совершение действий, прямо запрещенных ПДД или ОПДЭ при любых обстоятельствах (например, управление транспортным средством в состоянии опьянения (ст. 12.8 КоАП РФ), с заведомо неисправной тормозной системой (ч. 2 ст. 12.5 КоАП РФ), с видоизмененными или подложными государственными регистрационными знаками (п. 3 ст. 12.31 КоАП РФ) и др.).

Например, под подложными регистрационными знаками подразумеваются знаки, изготовленные не на предприятии-изготовителе целиком со всеми их элементами либо с внесенными в подлинные регистрационные знаки какими-либо изменениями, искажающими нанесенные на них символы, а также государственные регистрационные знаки, не внесенные в регистрационные документы данного транспортного средства.

Как следует из материалов дела и установлено судьями, автомобиль принадлежал ранее П. 28 сентября 2010 года данное транспортное средство было снято с регистрационного учета, при этом регистрационные номера с данного автомобиля находились в розыске, как утраченные.

П., являющийся должностным лицом (исполнял обязанности механика в ООО), отвечающим за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, 20 декабря 2011 года выпустил на линию автомобиль

с установленными на нем номерами, тогда как фактически данное транспортное средство имело другой регистрационный номер, то есть выпустил на линию автомобиль с заведомо подложными номерами [67];

б) нарушение условного запрета, то есть совершение действий (например, обгон, стоянка, остановка, оставление места ДТП (ст.ст. 12.15, п. 2 ст. 12.27 КоАП РФ и т.п.)), запрещенных ПДД или ОПДЭ при определенных обстоятельствах, когда эти обстоятельства наличествуют.

Однако, к примеру, обгон транспортного средства, скорость которого не больше 30 км/ч, совершенный в зоне знака «Обгон запрещен», квалифицируют по ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ, если оно не относится к тихоходным. Обгон тихоходного транспортного средства в зоне знака «Обгон запрещен» не квалифицируют по ст. 12.15 КоАП РФ, даже если на транспорте нет соответствующего опознавательного знака (п. 15 Постановления Пленума Верховного Суда РФ «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» (далее – Постановление № 20) [74]);

в) нарушение предписания, то есть неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, установленных ПДД или ОПДЭ (например, обязанности иметь при себе водительское удостоверение и другие необходимые документы (ст. 12.3 КоАП РФ), уступить дорогу (п. 2 ст. 12.13, п. 3 ст. 12.14, ст. 12.18 КоАП РФ), совершить определенные действия при ДТП (ст. 12.27 КоАП РФ и др.).

Например, суд счел доказанной вину водителя в совершении правонарушения, предусмотренного ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ. При этом суд отклонил довод о том, что правонарушение являлось малозначительным. Как пояснил суд, следовало принять во внимание характер правонарушений в области безопасности дорожного движения, создающих в большинстве своем угрозу жизни и здоровью людей, а также то, что оставление места ДТП

является грубым нарушением Правил дорожного движения, свидетельствующим об игнорировании требований закона [72];

г) несоблюдение правоограничения, то есть совершение действия, явно выходящего за пределы предоставленного права, которые определены ПДД или ОПДЭ (классический пример: превышение установленной скорости движения);

д) злоупотребление правом, то есть использование предоставленного права с нарушением условий и порядка, предусмотренных ПДД или ОПДЭ (например, отступление от требований ПДД водителями автомобилей со специальными сигналами не при выполнении служебного задания или без обеспечения безопасности движения) [78с.19].

В то же время следует подчеркнуть, что административным правонарушением в области дорожного движения является не просто одно из перечисленных нарушений, но только то, которое нашло отражение (закрепление) в статьях главы 12 КоАП РФ. Иногда водителей, особенно попавших в ДТП, пытаются привлечь к административной ответственности на основании общих положений ПДД. Например, пункта 1.5 ПДД, согласно которому «участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда». Или пункта 10.1 ПДД, который гласит: «Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности, видимость в направлении движения. Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения Правил». Подчеркну, что невыполнение указанных общих требований образует состав административного правонарушения только в случае, когда оно причинило легкий или средней тяжести вред здоровью потерпевшего (статья 12.24 КоАП РФ).



Например, как следует из материалов дела, в частности, из протокола, основанием для отстранения Б.Р.В. от управления транспортным средством явилось наличие у него запаха алкоголя изо рта, поведение, не соответствующее обстановке, что согласуется с положениями ч. 1 ст. 27.12 КоАП РФ и п. 3 Правил освидетельствования.

То обстоятельство, что время совершения административного правонарушения, указанное в протоколе об административном правонарушении - 00 часов 15 минут, не совпадает со временем фактического отказа от прохождения медицинского освидетельствования - 00 часов 30 минут, не влияет на квалификацию содеянного и не влечет за собой отмену состоявшихся судебных актов [69].

Таким образом, объектом административных правонарушений в области дорожного движения, является безопасность дорожного движения. Выделение видовых объектов связано с характеристикой общественных отношений в области дорожного движения и обеспечения его безопасности, охраняемых конкретными статьями КоАП РФ. Большинство административных правонарушений в области дорожного движения совершаются путем активных противоправных действий. Составы административных правонарушений в области дорожного движения большей частью являются формальными. Противоправное деяние как обязательный элемент любого состава административного правонарушения в сфере дорожного движения может характеризоваться фактическими и юридическими признаками.

## **2.2 Субъект и субъективные признаки состав правонарушений**

Субъективная сторона административных правонарушений заключается в отношении лица, допустившего нарушение в области дорожного движения, к своему деянию и его последствиям, включает вину нарушителя, а также цели и мотивы совершения противоправного деяния [89,

с.72]. Иными словами, субъективная сторона административного правонарушения характеризует процесс, протекающий в психике лица, совершающего противоправное деяние. Она представлена виной как обязательным элементом каждого состава, а также мотивом и целью.

Традиционно вина в нарушении правил дорожного движения может выражаться как в форме умысла, так и неосторожности, содержание которых раскрывает ст. 2.2 КоАП РФ. Е.В. Павлова и Ю.Н. Калюжный отмечают, что «с субъективной стороны административные правонарушения в области дорожного движения характеризуются чаще умышленной, реже – неосторожной формой вины» [60, с.38].

Однако с установлением форм вины на практике существует определенная проблема, порожденная известной нечеткостью их законодательного определения в ст. 2.2 КоАП РФ.

Нетрудно заметить, что в законодательной формулировке ст. 2.2. КоАП РФ решающим критерием разграничения форм вины, а далее и видов внутри каждой формы (прямой и косвенный умысел, самонадеянность и небрежность) служит отношение лица к возможным вредным последствиям своего поведения. В формальном же составе они находятся за его рамками, а по факту могут вообще не наступить, никак не влияя на юридическую оценку содеянного и назначение наказания. В то же время, как раз к формальным относится подавляющее большинство составов административных правонарушений в области дорожного движения [78, с.22].

В юридической науке предложены разные варианты разрешения данной проблемы. Правильнее представляется считать, что в формальных составах вина и ее форма определяются исходя из психического отношения лица к только совершаемому им противоправному деянию. При этом умысел выражается в сознании лицом противоправного характера своего действия (бездействия), а неосторожность в том, что оно не сознавало этот характер, хотя могло и должно было сознавать.

Предложенный подход, хотя и несколько расширяет формулировки статьи 2.2 КоАП РФ, принципиально им не противоречит. Но как раз он позволяет без натяжек и вполне корректно оценивать субъективную сторону каждого административного правонарушения в области дорожного движения.

Так, судьей районного суда было установлено и подтверждено материалами дела, что 12 сентября 2018 года 08 час. 20 мин. водитель Б.Л.Р., управляя транспортным средством Шевроле, двигаясь по Заводскому пр. от ул. Metallургов в сторону ул. Веры Слуцкой, на перекрестке ул. Машиностроителей и Заводского пр. в г. Колпино Санкт-Петербурга нарушил п. 13.4 ПДД РФ, а именно: водитель, управляя автомашиной, при повороте налево по разрешающему сигналу светофора, не уступил дорогу автомашине, двигающейся со встречного направления прямо, в результате чего произошло столкновение с автомашиной Рено, под управлением Г.Е. В результате ДТП пассажир автомашины Рено П.Е., получил повреждения, расценивающиеся как легкий вред здоровью, А.С., получила повреждения, расценивающиеся как легкий вред здоровью. Данное правонарушение было совершено Б.Л.П. по неосторожности из-за плохой погоды [90].

Изучение группы факторов позволяет ответить на вопрос, была ли у лица психическая возможность правильно оценить свое поведение и не допустить совершения правонарушения. Существенным здесь является то, что подобная возможность должна определяться не на момент совершения конкретного противоправного маневра, а в отношении ко всему процессу управления транспортным средством. Так, водитель, уснувший за рулем и выехавший на полосу встречного движения, не освобождается от ответственности, если установлено, что он мог оценить состояние своего организма до начала или в ходе управления автомобилем. Бывает ситуация, когда транспортное средство выходит из-под водительского контроля под воздействием обстоятельств непреодолимой силы (например, стихийного бедствия). Здесь решающее значение имеет, были ли известны эти

обстоятельства водителю до начала движения или возникли после. В первом случае в его действиях есть неосторожная вина, во втором он подлежит освобождению от ответственности за отсутствием состава административного правонарушения [78, с.24].

По общему правилу административные правонарушения в области дорожного движения могут совершаться как умышленно, так и по неосторожности, за следующими исключениями:

- в статье (части статьи) главы 12 КоАП РФ прямо оговорено, что действие (бездействие) является правонарушением только при наличии умысла (заведомости): установка заведомо подложных регистрационных знаков (п. 3, 4 ст. 12.2 КоАП РФ), управление транспортным средством с заведомо неисправной тормозной системой (п. 2 ст. 12.5 КоАП РФ), передача управления транспортным средством лицу, заведомо не имеющему права управления транспортным средством (за исключением учебной езды) или лишенному таких прав (п. 3 ст. 12.7 КоАП РФ), умышленное создание помех в дорожном движении (ст. 12.33 КоАП РФ) и др.

Так, придя к выводу об отсутствии в материалах дела надлежащих доказательств вины заявителя в совершении правонарушения, предусмотренного ст. 12.33 КоАП РФ, суд правомерно отменил постановление о привлечении к административной ответственности, прекратив производство по делу в связи с недоказанностью обстоятельств, на основании которых было вынесено постановление, поскольку инкриминируемый состав (в данном случае - умышленное создание помех в дорожном движении путем загрязнения дорожного покрытия) может быть совершен только с прямым умыслом, что следует из диспозиции данной статьи; однако умышленная форма вины заявителя в совершении правонарушения не подтверждается материалами дела, в материалах дела отсутствуют доказательства того обстоятельства, что при движении на автомашине водитель и должностное лицо, ответственное за производство

работ, умышленно загрязнили дорожное покрытие, что создало угрозу безопасности дорожного движения [92];

- исключительно умышленный характер вытекает из самой природы конкретного деяния: управление транспортным средством водителем, не имеющим соответствующего права (ст. 12.7 КоАП РФ); невыполнение требования о прохождении медицинского освидетельствования (ст. 12.26 КоАП РФ) и др.;

- правонарушение может совершаться только по неосторожности, поскольку при наличии умысла оно приобретает характер уголовно-наказуемого деяния (преступления): нарушение ПДД или ОПДЭ, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего.

Во всех остальных случаях допускается как умышленная, так и неосторожная вина.

Так, пешеход был привлечен к административной ответственности по ч. 1 ст. 12.29 КоАП РФ за действия, выразившиеся в переходе проезжей части по регулируемому пешеходному переходу на запрещающий (красный) сигнал светофора. При этом действия пешехода были квалифицированы как неосторожные. Грубая неосторожность предполагает предвидение потерпевшим большой вероятности наступления вредоносных последствий своего поведения и наличие легкомысленного расчета, что они не наступят. Как пояснил суд, действия пешехода, переходившего проезжую часть на запрещающий сигнал светофора в будний день, когда плотность потока транспортных средств увеличивается в несколько раз, не убедившегося в безопасности перехода и не обращавшего внимания на приближающиеся транспортные средства, продолжавшего переходить проезжую часть в непосредственной близости от транспортных средств, приведшие в итоге к причинению вреда его здоровью, были верно квалифицированы как грубая неосторожность [11].

Субъектом рассматриваемых административных правонарушений может быть, как физическое лицо, так и юридическое лицо.

Физическое же лицо как субъект административного правонарушения в области дорожного движения обладает общими, родовыми и специальными признаками. К общим признакам так называемой административной деликтоспособности человека, относятся достижение определенного возраста и отсутствие состояния невменяемости. В соответствии со статьей 2.3 КоАП РФ административной ответственности подлежит лицо, достигшее к моменту совершения административного правонарушения возраста шестнадцати лет. Под невменяемостью понимается состояние человека, при котором он не мог осознавать фактический и противоправный характер своих действий (бездействия) или руководить ими (патологический порок воли) вследствие хронического либо временного психического расстройства, слабоумия, а также иного болезненного состояния психики.

Являясь участниками административно-деликтных правоотношений, субъекты административного правонарушения приобретают соответствующий специальный административно-правовой статус, то есть комплекс прав, обязанностей, гарантий их реализации в процессе осуществления производства по делу об административных правонарушениях, а также ответственности за их невыполнение в установленных законодательством случаях [89, с.74].

Множественность участников дорожного движения требует максимально полного раскрытия и учета особенностей их статуса, обязанностей и прав как возможных участников административно-юрисдикционных отношений в области дорожного движения, а также достижения согласованности всех норм, связанных с их привлечением к административной ответственности [101, с.36].

Так, например, актуальным и важным является раскрытие правового статуса пешехода как участника дорожного движения. В Федеральном законе № 196-ФЗ понятие «пешеход» отсутствует, это определение дается в п. 1.2 ПДД. П.В. Молчанов и А.В. Островский указывают на недостаточность внимания к изучению статуса пешеходов как участников дорожного

движения [58, с.75]. Однако, анализ правовых норм в области дорожного движения показывает приоритетность пешеходов перед иными участниками дорожного движения.

При всем при этом, это не отменяет необходимость совершенствования правового статуса пешеходов.

Для этого необходимо: добиваться соразмерного и справедливого усиления административной ответственности всех участников дорожного движения за совершение административных правонарушений, как водителей транспортных средств, так и пешеходов; продолжить уточнение понятийного аппарата, в частности, определение водителя и пешехода; для совершенствования структуры и названий глав ПДД необходимо в соответствующих главах сгруппировать только обязанности, но и права участников дорожного движения, что потребует соответствующей систематизации нормативно-правового материала, однако позволит представить правовое положение каждого участника дорожного движения цельным и единым правовым образованием.

Также в главу 4 ПДД необходимо внести ряд обязанностей, аналогичных обязанностям водителей, установленных в пп. 2 п. 11 ст. 13 Федерального закона «О полиции» [115], а именно: иметь при себе и по требованию сотрудников полиции передавать им для проверки документы, удостоверяющие личность; останавливаться по требованию сотрудника полиции; по требованию должностных лиц, которым предоставлено право государственного контроля и надзора за безопасностью дорожного движения и эксплуатации транспортного средства, проходить медицинское освидетельствование на состояние опьянения. Необходимо разумное ужесточение санкций к пешеходам, если по их вине совершаются дорожно-транспортные происшествия, влекущие материальный ущерб.

Наибольшее количество административных правонарушений в области дорожного движения совершают водители транспортных средств. Определение общего понятия водителя дается в пункте 1.2 ПДД как лица,

управляющего каким-либо транспортным средством. Примечание к статье 12.1 КоАП РФ относит к водителям только лицо, управляющее транспортным средством, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право. Как можно заметить, велосипедист, наездник на лошади, возчик и погонщик вьючных животных действующим законодательством об административных правонарушениях водителями не признаются. Они несут ответственность по статьям главы 12 КоАП РФ наравне с пешеходами.

Следует подчеркнуть, что термин «водитель» в интересующем контексте не тождественен «лицу, имеющему водительское удостоверение». Во-первых, потому что водителем как субъектом соответствующих административных правонарушений может быть любое вменяемое лицо, достигшее возраста шестнадцати лет и взявшееся за управление каким-либо из перечисленных в предыдущем абзаце транспортных средств. При этом если водитель не имел права управления транспортными средствами либо был лишен такого права, то это действие само по себе образует состав административного правонарушения (части 1 или 2 статьи 12.7 КоАП РФ). Если же он совершил еще и другие правонарушения в области дорожного движения, то его привлекают к ответственности дополнительно по соответствующим статьям главы 12 КоАП РФ.

Принципиально важно и то, что ни наличие водительского удостоверения, ни даже нахождение на водительском месте в автомобиле еще не делают лицо субъектом «водительского» правонарушения. Этот признак у него появляется только непосредственно в процессе управления транспортным средством, то есть, в период от момента приведения транспортного средства в движение и до момента постановки его на стоянку. Вне такого процесса лицо может нести ответственность по статьям главы 12 КоАП РФ лишь как пешеход, иной участник дорожного движения, наконец, в



некоторых случаях - как собственник транспортного средства, но только не в качестве водителя [78, с.17].

В данной части магистерской диссертации, следует обратить внимание и на такую проблему, как принципа так называемого «объективного вменения». Речь идет о ст. 2.6.1 КоАП РФ, установившей административную ответственность собственников (владельцев) транспортных средств. По словам И.В. Тимошенко и К.П. Вова «объективное вменение есть субъективизм правоприменителя в отношении оценки содержания психики лица, совершившего социально-значимое деяние» [106, с.89]. И этот вопрос еще долго будет оставаться дискуссионным. Представляется, что КоАП РФ содержит компенсирующий негативное влияние объективного вменения механизм защиты прав и законных интересов собственников (владельцев) транспортных средств, который будет продолжать совершенствование. Особенности вины юридических лиц закреплены в с. 2 ст. 2.1 КоАП РФ. Поэтому во всех случаях главная задача правоприменителя заключается в установлении следующих обстоятельств: 1) имелась ли у юридического лица возможность для соблюдения правил и норм, за нарушение которых КоАП РФ или законами субъекта Российской Федерации предусмотрена административная ответственность; 2) были ли приняты данным юридическим лицом все зависящие от него меры по их соблюдению.

Кроме того, следует обратить внимание на ч. 2 ст. 1.4 КоАП РФ, Конституцию РФ и федеральные законы, которые устанавливают особые условия применения мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении и привлечения к административной ответственности должностных лиц, выполняющих определенные государственные функции. В соответствии со ст. 91 Конституции РФ Президент России наделяется неприкосновенностью. Вышеназванные особые условия устанавливаются большим количеством федеральных законов [114] [116] [120]. В этой связи Е.А. Ляшенко делает вывод о неравном положении участников дорожного движения и выделение определенной категории

населения в особый статус «неприкасаемых», что противоречит принципу равенства перед законом [49, с.88]. Эта проблема существует, но лежит она преимущественно в плоскости правоприменения, так как механизмы привлечения названных лиц к ответственности в законодательстве определены. Поэтому, необходимо принятие специального федерального закона или введение соответствующей главы в КоАП РФ, где были бы прописаны иммунитеты данных категорий должностных лиц в области привлечения к административной ответственности и применения мер обеспечения производства по дела об административных правонарушениях, которые бы распространялись и на область безопасности дорожного движения.

Выводы по второй главе магистерской диссертации:

1. Общее определение любого административного правонарушения конкретизируется в юридической конструкции состава, полная совокупность признаков которого позволяет отнести акт поведения к конкретному административному правонарушению.

При рассмотрении объекта административных правонарушений в области дорожного движения трудности могут возникнуть при обобщенном определении родового объекта, так как гл. 12 КоАП РФ регламентирует ответственность за правонарушения и в области дорожного движения, и обеспечения его безопасности, и установленного порядка эксплуатации транспортных средств и т.д. Выделение видовых объектов связано с характеристикой общественных отношений в области дорожного движения и обеспечения его безопасности, охраняемых конкретными статьями КоАП РФ.

2. Субъективная сторона административного правонарушения представлена виной как обязательным элементом каждого состава, а также мотивом и целью. По общему правилу административные правонарушения в области дорожного движения могут совершаться как умышленно, так и по неосторожности, за некоторыми исключениями. Административную

ответственность за правонарушения в области дорожного движения, как правило, несут физические лица. Юридические лица могут привлекаться к ответственности по статьям главы 12 КоАП РФ как собственники транспортных средств, водители которых были уличены в совершении противоправных деяний посредством фотовидеофиксации.

## **Глава 3 Проблемы административной ответственности за безопасность дорожного движения: теория и практика применения**

### **3.1 Проблемы правоприменительной практики по делам об административных правонарушениях в области безопасности дорожного движения**

Анализ правоприменительной практики по делам об административных правонарушениях в области безопасности дорожного движения показывает, что преимущественно поводами к возбуждению дел об административных правонарушениях в области дорожного движения являются:

- непосредственное обнаружение достаточных данных, указывающих на наличие события административного правонарушения (п. 1 ч. 1 ст. 28.1 КоАП РФ);

- фиксация административного правонарушения в области дорожного движения, совершенного с использованием транспортного средства, работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи (п. 4 ч. 1 ст. 28.1 КоАП РФ) [89, с.87].

Анализ главы 28 КоАП РФ показывает, что КоАП РФ фактически не определяет содержание деятельности уполномоченных должностных лиц по рассмотрению сообщений, содержащих данные, указывающие на наличие события административного правонарушения, что в соответствии с ч. 1 ст. 28.1 КоАП РФ является поводом к возбуждению дела.

На данной стадии производства возникает ряд вопросов, требующих разрешения. Так, исследуя поводы и основания возбуждения дела об административном правонарушении, В.Р. Кисин и Ю.И. Попугаев делают вывод, что нормы, содержащиеся в ст. 28.1 КоАП РФ, содержат ряд дефектов

правового регулирования начального этапа стадии возбуждения дела об административном правонарушении [37, с.58]. Этот вывод непосредственно касается и темы настоящего исследования.

Так, анализ содержания п. 5 ч. 1 ст. 28.1 КоАП РФ показывает, что данный пункт не устанавливает новый повод к возбуждению дела об административном правонарушении, а лишь объединяет в одну формулировку поводы, указанные в пп. 3 и 4 ч. 1 ст. 28.1 КоАП РФ. Действительно, подтверждение содержащихся в сообщении или заявлении собственника (владельца) транспортного средства данных о том, что в случаях, предусмотренных п. 4 ч. 1 ст. 28.1 КоАП РФ, транспортное средство находилось во владении или в пользовании другого лица, включает в себя и сообщение или заявление физического лица, содержащее данные, указывающие на наличие события административного правонарушения, что предусматривается п. 3 ч. 1 ст. 28.1 КоАП РФ, и фиксацию административного правонарушения в области дорожного движения, совершенного с использованием транспортного средства, работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи, что предусматривается п. 4 ч. 1 ст. 28.1 КоАП РФ. Все это позволяет поставить вопрос об исключении п. 5 ч. 1 ст. 28.1 из текста КоАП РФ.

Также следует отметить некорректность самой формулировки п. 4 ч. 1 ст. 28.1 КоАП РФ. Специальные технические средства, имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи и работающие в автоматическом режиме, могут фиксировать только нарушения правил дорожного движения, но никак не совершение административного правонарушения, которое устанавливается уполномоченным должностным лицом на основе всестороннего анализа материалов, полученных с использованием названных специальных технических средств.

Следует поддержать высказанное В.Р. Кисиним и Ю.И. Попугаевым предложение закрепить в ч. 1 ст. 28.1 КоАП РФ все поводы к возбуждению дела об административном правонарушении, а в ч. 2 ст. 28.1 КоАП РФ сформулировать основания для возбуждения дела – наличие достаточных данных, указывающих на событие административного правонарушения [37, с.61]. Эти данные могут указывать как на наличие признаков административного правонарушения, так и на наличие состава административного правонарушения.

Большое значение имеет протокол об административном правонарушении, так как он: является одним из процессуальных документов, который позволяет установить данные, являющиеся доказательствами по делу об административном правонарушении (ст. 26.2 КоАП РФ), «способом первичной фиксации неправомерного деяния, имеющего признаки административного правонарушения» [37, с.61]; с момента составления протокола об административном правонарушении считается возбужденным дело об административном правонарушении (п. 3 ч. 4 ст. 28.1 КоАП РФ), к участию в производстве по делу допускаются защитник физического лица и представитель юридического лица, в отношении которых ведется производство по делу об административном правонарушении; без него невозможно завершение производства по делу об административном правонарушении; от юридического качества протокола, от четкости закрепления в нем положений, установленных ст. 28.3 КоАП, во многом зависят результаты рассмотрения дела об административном правонарушении.

Справедливыми являются предложения по совершенствованию формы названного протокола, созданию единой типовой формы протокола с установленным объемом реквизитов, подлежащих заполнению. Данная форма и реквизиты могут, например, утверждаться Правительством РФ. С целью установления максимально полного объема сведений о правонарушителе, обстоятельств совершения административного

правонарушения, целесообразно расширить перечень сведений, которые подлежат отражению в протоколе об административном правонарушении [28, с.110], помимо указанных в ст. 28.2 КоАП РФ. Последнее предложение объективно необходимо, однако его реализация может быть затруднена как, во-первых, не все лица, в отношении которых ведется производство по делу об административном правонарушении, будут заинтересованы указывать род своих занятий, привлекались ли ранее к административной ответственности, семейное положение, размер месячного заработка и другие данные; во-вторых, процедура составления протокола об административном правонарушении сильно затянется; в-третьих, не всегда в момент составления протокола может быть решен вопрос о времени и месте рассмотрения дела об административном правонарушении [89, с.89].

Необходимо повышать качество составления протоколов об административных правонарушениях, чтобы это обстоятельство не повлекло в последующем отмену постановления по делам об административном правонарушении, пересмотренных по жалобам или протестам, или постановлений, вступивших в законную силу и пересмотренных в порядке надзора.

На стадии возбуждения дела об административном правонарушении важное значение имеет применение мер обеспечения производства. Наличие поводов к возбуждению дела об административном правонарушении не всегда ведет непосредственно к составлению протокола об административном правонарушении.

Не являясь административными наказаниями, меры обеспечения создают условия, обеспечивающие установленный законодательством порядок производства по делам об административных правонарушениях. Их применение в области дорожного движения зачастую предопределяется перспективой наложения определенного административного наказания: например, отстранение от управления транспортным средством, освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское

освидетельствование на состояние опьянения (ст. 27.12 КоАП РФ) предшествует лишению специального права в виде права управления транспортным средством (ст. 3.8 КоАП РФ).

Среди ученых-административистов нет споров по поводу того, что меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях относятся к группе мер административного принуждения и имеют самостоятельное процессуальное значение. Так, например, дело об административном правонарушении считается возбужденным, в том числе, и с момента составления первого протокола о применении мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении (пп. 2 ч. 4 ст. 28.1 КоАП РФ).

Для полноты раскрытия специфики данной группы мер следует обратиться к работе Д.Н. Бахраха и Э.Н. Ренова, в которой выделены следующие специфические признаки данной группы мер: меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях отличаются от общепреventивных мер пресечения, которые могут применяться вне деликтных отношений, и мер прямого принуждения, применяемых и при совершении преступлений; применяются в рамках ведущегося в связи с правонарушением производства, при этом, как правило, предшествуют последующим процессуальным действиям; специфичность оснований применения процессуальных средств; указанные меры пресечения не являются административными наказаниями [13, с.173].

Точнее было бы говорить о тесной связи мер обеспечения производства с установленными КоАП РФ административными наказаниями, приводя в пример ст. 3.9 КоАП РФ, где указано, что срок административного задержания в случае назначения такой меры наказания, как административный арест, включается в срок административного ареста, то есть, по сути, «происходит слияние мер административного пресечения и административного наказания» [13, с.174].



Применение мер обеспечения зависит от того, каким является производство по делам об административных правонарушениях: упрощенным (ускоренным), так и обычным, и особенным (усложненным). При упрощенном производстве меры обеспечения производства могут применяться только для пресечения правонарушения и установления личности правонарушителя. При упрощенном производстве возможно было бы применение таких мер, как личный досмотр, досмотр вещей, транспортного средства, однако после их применения необходимо составлять соответствующий протокол процессуального действия, означающий, что дело об административном правонарушении возбуждено [7, с.93].

Меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях можно разделить на следующие подгруппы: первая подгруппа – меры, непосредственно ограничивающие личные свободы гражданина, меры, посягающие на физическую неприкосновенность личности: доставление (ст. 27.2 КоАП РФ); административное задержание (статьи 27.3 – 27.6 КоАП РФ); привод (ст. 27.15 КоАП РФ); вторая подгруппа – меры имущественного характера, применяемые как к физическим, так и к юридическим лицам: изъятие вещей и документов (ст. 27.10 КоАП РФ); арест товаров, транспортных средств и иных вещей (ст. 27.14 КоАП РФ); третья подгруппа – иные меры, ограничивающие права и свободы физических и юридических лиц: личный досмотр, досмотр вещей, досмотр транспортного средства, находящихся при физическом лице (ст. 27.7 КоАП РФ); досмотр транспортного средства (ст. 27.9 КоАП РФ); отстранение от управления транспортным средством, освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения (ст. 27.12 КоАП РФ); медицинское освидетельствование на состояние опьянения (ст. 27.12.1 КоАП РФ); задержание транспортного средства (ст. 27.13 КоАП РФ).

При этом анализ практики применения мер обеспечения в области дорожного движения, который провели С.Н. Антонов и Б.В. Россинский,

показал, что в области дорожного движения чаще всего применяются меры первой и третьей групп [9 с.22].

Далее следует рассмотреть проблемы, возникающие при применении некоторых мер обеспечения при производстве по административным делам в области дорожного движения.

Доставление (ст. 27.2 КоАП РФ) как принудительное препровождение физического лица может быть осуществлено уполномоченными сотрудниками ГИБДД, а в установленных случаях – и участковыми уполномоченными полиции (ст. 23.3 КоАП РФ).

Н.В. Азарова справедливо отмечает, что для осуществления доставления недостаточно лишь обнаружение признаков правонарушения, необходимо также наличие обстоятельств, препятствующих составлению протокола на месте совершения правонарушения [7, с.136].

Ч. 2 ст. 27.2 КоАП РФ устанавливает требование к доставлению – его осуществление в возможно короткий срок. Это положение вызывает определенную критику у ученых и практиков, так как такая формулировка не способствует усилению гарантированности прав и законных интересов личности. Сроки доставления предлагается конкретизировать, поставив в зависимость от расстояния которое необходимо для препровождения физического лица, судна и других орудий совершения административного правонарушения в соответствующие пункты.

Административное задержание (статьи 27.3 – 27.6 КоАП РФ) определяется как кратковременное ограничение свободы физического лица, которое может быть применено в исключительных случаях, если это необходимо для обеспечения правильного и своевременного рассмотрения дела об административном правонарушении, исполнения постановления по делу об административном правонарушении.

Доставление и административное задержание следует рассматривать как самостоятельные меры обеспечения производства, даже в том случае, когда за доставлением следует применение административного задержания.

Обеспечительная функция административного задержания наглядно проявляется в том, что благодаря его применению создаются условия для производства необходимых процессуальных действий, направленных на выяснение обстоятельств административного правонарушения, сбор необходимых доказательств, для пресечения возможного продолжения лицом противоправных действий.

При принятии решения о применении административного задержания необходимо учитывать требования, изложенные в Постановлении Конституционного Суда РФ от 16 июня 2009 г. № 9-П, о применении административного задержания лишь в тех случаях, когда имеются достаточные основания полагать его необходимым и соразмерным для обеспечения производства по конкретному делу. Недостатки в применении и процессуальном оформлении административного задержания зачастую связаны с невыполнением предписанных КоАП РФ требования в части: уведомления в кратчайший срок по просьбе задержанного лица о месте его нахождения родственников, администрации по месту его работы (учебы), а также защитника; разъяснения задержанному его прав и обязанностей, предусмотренных КоАП РФ; нечеткости содержания протокола об административном задержании; исчисления сроков административного задержания. Так, срок административного задержания лица исчисляется с момента доставления, а лица, находящегося в состоянии опьянения, со времени его вытрезвления. До настоящего времени отсутствуют четкие критерии определения момента вытрезвления лица.

Следует поддержать мнение тех ученых, которые в плане совершенствования оснований для осуществления доставления и административного задержания предлагают взывать их только с совершаемым или совершенным административным правонарушением [54, с.81]. И.А. Адмиралова и К.А. Кареева-Попелковская справедливо предлагают в проекте нового протокола об административном задержании создать графу, в которой указывать информацию о том, применялись ли в

отношении задержанного лица физическая сила, специальные средства или служебное огнестрельное оружие ограниченного поражения [6].

Ст. 27.12 КоАП РФ регламентирует применение таких взаимосвязанных на практике мер, как отстранение от управления транспортным средством, освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения. Четкая правовая регламентация применения названных мер обеспечения производства позволит повысить эффективность привлечения к административной ответственности за управление транспортными средствами в состоянии опьянения [62].

Следует обратить внимание на имеющую место коллизию в нормативных правовых актах. Так, в примечании к ст. 12.8 КоАП РФ устанавливается запрет на употребление веществ, вызывающих алкогольное или наркотическое опьянение, либо психотропных или иных вызывающих опьянение веществ. В п. 2.1 ст. 19 Федерального закона № 196-ФЗ говорится о запрете эксплуатации транспортных средств лицами, находящимися в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения; п. 2.7 Правил дорожного движения устанавливает, кроме всего прочего, отдельный запрет на управление транспортным средством под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, потреблять алкогольные напитки, наркотические, психотропные или иные одурманивающие вещества после дорожно-транспортного происшествия, к которому он причастен и в ряде других случаев. А.Ю. Якимов справедливо отмечает неудачность таких различий в описании состояний опьянения [128, с.48].

Таким образом, и в статьях КоАП РФ, и в иных нормативных правовых актах необходимо добиваться четкой формулировки запрета, а также единообразного употребления терминологии.

Необходимость усиления борьбы с водителями, управляющими транспортными средствами в нетрезвом состоянии, обуславливает появление

предложений, которые могут превратиться в самостоятельные меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях и дополнить главу 27 КоАП РФ.

Так, например, заместитель начальника ГИБДД МВД России Владимир Кузин предложил ввести дополнительный медицинский контроль за водителями, которых неоднократно совершает правонарушения в области дорожного движения в состоянии опьянения. Если водитель неоднократно совершает нарушения в состоянии опьянения, то его нужно контролировать. «То есть с ним должен проводить беседы врач-психиатр, врач-нарколог и другие специалисты», – объясняет В. Кузин. Подобная система проверки действует в Германии: когда водитель набирает определенное число баллов за правонарушения, его направляют на тщательное медицинское тестирование, которое граждане Германии называют «Idiotentest» («тест на идиота»). Однако, как сообщил представитель ГИБДД, балльная система оценки правонарушений в нашей стране пока не рассматривается.

Анализ российского законодательства в данной области позволяет выделить ряд проблем, связанных с реализацией сотрудниками ГИБДД предусмотренного в ч. 1 ст. 27.13 КоАП РФ задержания транспортного средства как меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях применительно к области безопасности дорожного движения.

В частности, действующее законодательство непоследовательно решает вопрос о задержании транспортного средства, перевозящего опасный груз, в случае, например, если его водитель будет находиться в состоянии опьянения. Также требуют корректировки и приведения в соответствие с положениями ст. 27.13 КоАП РФ Постановления Правительства РФ от 30 декабря 2012 г. № 1496. В частности, в данном Постановлении должно быть безусловно реализовано требование ч. 1.1. ст. 27.13 КоАП РФ о том, что задержание транспортного средства прекращается непосредственно на месте задержания транспортного средства в присутствии лица, которое может

управлять данным транспортным средством в соответствии с ПДД, если причина задержания транспортного средства устранена до начала движения транспортного средства, предназначенного для перемещения задержанного транспортного средства на специализированную стоянку.

Группа депутатов Госдумы выступила с инициативой ввести правило, что до принятия решения о задержании транспортного средства должностное лицо обязано известить его владельца или водителя о возможности задержания автомобиля посредством телефонного звонка и СМС-сообщения. При этом оповещение будет возможно при условии регистрации владельца автомобиля или водителя в единой системе идентификации и аутентификации, а также при наличии их согласия получать информацию с использованием указанных технологий. При этом в законопроекте не установлено, в течение какого времени после телефонного звонка водитель сможет переместить автомобиль и избежать административной ответственности. Кроме того, предлагается отражать в протоколе задержания транспортного средства время телефонного звонка и направления сообщения о возможной эвакуации. В этих целях планируется дополнить ч. 3–4 ст. 27.13 КоАП РФ [84].

Важной стадией производства по делу об административном правонарушении, регламентированной гл. 29 КоАП РФ, является рассмотрение дела об административном правонарушении. А.С. Дугенец и М.Я. Масленников, подчеркивая важность данной стадии, предлагают точнее называть ее стадией рассмотрения дела об административном правонарушении и вынесения постановления по делу [28, с.134]. При подготовке к рассмотрению дела выясняются вопросы, перечисленные в ст. 29.1 КоАП РФ.

Исполнение постановлений по делам об административных правонарушениях регламентировано разделом V КоАП РФ. В соответствии с ч. 1 ст. 31.3 КоАП РФ обращение постановления по делу об административном правонарушении к исполнению возлагается на судью,

орган, должностное лицо, вынесших постановление. В этой Д.Л. Панышин и Е.А. Дресвянникова отмечают, что обращение к исполнению постановлений по делам об административных правонарушениях является в настоящее время одним из главных направлений деятельности подразделений Госавтоинспекции МВД России [61, с.32]. Практика исполнения постановлений показывает, что наиболее важными вопросами, решаемыми на этой стадии, является установление следующих моментов: когда лицо признается виновным в совершении административного правонарушения; когда возникает обязанность у судьи, должностного лица исполнить постановление по делу об административном правонарушении. В практической деятельности необходимо контролировать не только порядок вынесения, но и порядок вступления в законную силу постановлений по делам об административных правонарушениях, который зависит от того, когда именно лицо, в отношении которого данное постановление было вынесено, получило его, и было ли данное постановление

За административные правонарушения в области дорожного движения могут применяться следующие виды административных наказаний: предупреждение, административный штраф, конфискация предмета административного правонарушения, лишение права управления транспортными средствами и административный арест до пятнадцати суток.

В юридической литературе предлагаются классификации административных наказаний в области дорожного движения [106, с.121]. По мнению авторов, применительно к выделенным наказаниям их можно классифицировать следующим образом: 1) по уровню установления – административные наказания, устанавливаемые на уровне Российской Федерации КоАП РФ, и административные наказания, устанавливаемые на уровне субъектов Российской Федерации законами субъектов Российской Федерации; 2) по виду субъекта административной ответственности – применяемые только к физическим лицам, к физическим и юридическим лицам; 3) по категории участника дорожного движения: применяемые к

водителям, пешеходам, пассажирам транспортного средства; 4) по виду субъекта административной юрисдикции: применяемые в судебном и внесудебном порядке; 5) применяемые только в качестве основных, и применяемые в качестве основных и дополнительных; 6) по характеру воздействия на правонарушителя: административные наказания личного, морального или имущественного характера.

Административные наказания личного характера направлены на ограничение прав личности (например, лишение специального права (права управления транспортными средствами); административный арест). Имущественный характер имеют такие административные наказания, как: административный штраф, конфискация предмета административного правонарушения. Моральный характер носит предупреждение.

В настоящее время остро стоит вопрос о повышении эффективности административных наказаний, налагаемых в области дорожного движения. Б.В. Россинский в своем исследовании отмечает, что всегда, когда возрастали размеры административных штрафов или иным образом усиливалась административная ответственность, в первый период времени отмечалось снижение числа нарушений ПДД и количества ДТП [97, с.75].

Анализ законодательства об административных правонарушениях свидетельствует о несоразмерности целого ряда административных наказаний степени общественной опасности административных правонарушений, отмечает Ю.И. Попугаев [65, с.56]. Расширился не только перечень административных наказаний, но и их репрессивная составляющая. Поэтому в области дорожного движения необходимо добиваться оптимального сочетания применяемых видов административных наказаний с учетом степени общественной опасности административных правонарушений.

Для производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения актуальной является проблема определения малозначительности совершенного административного правонарушения. В



КоАП РФ отсутствует понятие малозначительности административного правонарушения, что затрудняет правильное правоприменение в области дорожного движения.

В.В. Головкин определил критерии малозначительности, предложив считать ими: правонарушения в области дорожного движения, за совершение которых предусмотрены наказания в виде предупреждения или минимального административного штрафа; правонарушения в области дорожного движения, повлекшие незначительный материальный ущерб [20, с.9].

В.М. Редкоус, Е.С. Смирнова и М.М. Зиганшин данный перечень критериев дополняют указанием на то, что не могут быть малозначительными правонарушения, повторное совершение которых является самостоятельным административным правонарушением; административные правонарушения в области дорожного движения, совершенные с использованием транспортных средств, в случае фиксации этих административных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи [89, с.88].

Законодательная проблема о малозначительности отчасти восполняет пункт 21 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 24 марта 2005 г. № 5 [73], который дает следующую характеристику: «Малозначительным административным правонарушением является действие или бездействие, хотя формально и содержащее признаки состава административного правонарушения, но с учетом характера совершенного правонарушения и роли правонарушителя, размера вреда и тяжести наступивших последствий не представляющее существенного нарушения охраняемых общественных отношений». При этом высший судебный орган страны специально оговаривает, что некоторые административные правонарушения с учетом признаков их объективной стороны ни при каких условиях не могут быть

признаны малозначительными. Примечательно, что в качестве примеров приводятся конкретные деяния, предусмотренные как раз статьями главы 12 КоАП РФ (12.8 и 12.26).

Опираясь на приведенную дефиницию, а также на результаты правовых исследований рассматриваемого института, можно сформулировать его основные параметры.

1. Малозначительность присуща только акту поведения, содержащему все признаки состава административного правонарушения, который предусмотрен конкретной статьей (частью статьи) КоАП РФ или иного закона. Отсутствие хотя бы одного из таких признаков исключает состав правонарушения как таковой и, следовательно, сам повод оценивать его большую или меньшую значительность.

2. Малозначительность проявляется в индивидуальных и достаточно уникальных (нетипичных) для правонарушения данного вида особенностях. По существу, она служит исключением из общего правила, потому что если бы было наоборот, то такое деяние вряд ли бы заслуживало законодательного запрета. В то же время существуют такие наиболее серьезные правонарушения, которые по своей природе ни при каких индивидуальных особенностях не дают малозначительных исключений.

3. Для оценки совершенного правонарушения как малозначительного необходимо выяснить и оценить в совокупности все обстоятельства его совершения: особенности объекта и предмета, наличие и количество потерпевших, характер совершенного деяния, наступление вредных последствий и степень их тяжести, место и обстановку происшедшего, форму вины, мотив, цель, психологическое состояние лица и т.п.

4. При всем том на оценку малозначительности не могут влиять обстоятельства, характеризующие не совершенное правонарушение, а личность правонарушителя или его последующее поведение: устранение вредных последствий, возмещение причиненного вреда (пункт 21 Постановления от 24 марта 2005 г. № 5). Эти обстоятельства подлежат учету

только при назначении административного наказания за совершение правонарушения, не признанного малозначительным [78, с.26].

Возвращаясь к рассмотрению административных правонарушений в области дорожного движения следует согласиться, что социально-юридическая природа многих из них существенно затрудняет, если вообще не исключает, поиск их малозначительных разновидностей.

Таким образом, производство по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения является важнейшей составляющей административно-процессуальной деятельности в целом и ее административно-юрисдикционной составляющей. Поэтому развитие процессуальных основ привлечения к административной ответственности в области дорожного движения, в первую очередь, влияют на юрисдикционную составляющую административного процесса, а во вторую – на совершенствование административно-процессуальной деятельности в целом непосредственно влияют, а также на формирование концептуальных основ развития административного процесса в Российской Федерации, формированию так называемого «интегративного административного процесса».

### **3.2 Повышение эффективности административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения**

Выработка направлений совершенствования административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения - важная задача, стоящая перед современными учеными и практиками.

Она связано с тем, что происходящие изменения законодательства, устанавливающего административную ответственность в области дорожного движения, затрагивают права и законные интересы практически всех граждан и организаций нашей страны, участвующих в дорожном движении в том или

ином качестве. Условно можно выделить два магистральных направления совершенствования административной ответственности в области дорожного движения и обеспечения его безопасности: 1) совершенствование общих правил поведения граждан и деятельности организаций в области дорожного движения в целях обеспечения его безопасности; 2) совершенствование непосредственно материальных и процессуальных норм, устанавливающих административную ответственность в области дорожного движения.

Большой потенциал мер, направленных на совершенствование общих правил поведения граждан и деятельности организаций в области дорожного движения в целях обеспечения его безопасности, содержит Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы.

Принят Федеральный закон «Об организации дорожного движения в Российской Федерации» (далее - Федеральный закон № 443-ФЗ) [122], который призван устранить ряд пробелов, возникающих при регулировании общественных отношений, возникающих в процессе организации дорожного движения. Организация дорожного движения определяется как деятельность по упорядочиванию движения транспортных средств и (или) пешеходов на дорогах, направленную на снижение потерь времени (задержек) при их передвижении, при условии обеспечения безопасности дорожного движения (п. 5 ст. 3). Приоритет безопасности дорожного движения по отношению к потерям времени (задержкам) на передвижение транспортных средств и (или) пешеходов предлагается закрепить в качестве одного из основных принципов организации дорожного движения.

В качестве одного из основных принципов организации дорожного движения не следовало бы закреплять «развитие пешеходного и велосипедного передвижения населения» (п. 5 ст. 2 Федерального закона № 443-ФЗ), так как в условиях высокой автомобилизации населения и возрастания роли автомобилей и как средства передвижения, и как

важнейшего средства экономического развития это воспринимается нереально.

Большинство статей Федерального закона № 443-ФЗ являются бланкетными, отсылающими к иным нормативным правовым актам. Однако пусть и в бланкетном варианте, но данный Федеральный закон должен предусматривать статью об ответственности в области организации дорожного движения, тем более что авторы законопроекта предлагали дополнить КоАП РФ ст. 12.38 «Несоблюдение требований законодательства Российской Федерации в области организации дорожного движения», в которой предлагалось привлекать к административной ответственности должностных лиц, ответственных за организацию дорожного движения, и юридических лиц за размещение объекта капитального строительства с нарушением требований к обеспечению эффективности организации дорожного движения; несоблюдение документации по организации дорожного движения; отсутствие комплексной схемы организации дорожного движения для территории муниципального образования либо его части [85].

Подготовленный проект федерального закона № 1093467-6 «О парковании» [82] был отклонен. Следует согласиться с таким решением, так как вопросы паркования необходимо регулировать не на уровне федерального закона, а на уровне нормативного правового акта Правительства РФ, а наиболее важные вопросы, требующие законодательного закрепления, включены в Федеральный закон № 443-ФЗ.

Необходимо добиваться стабильности законодательства об административных правонарушениях, о чем справедливо писала в своей работе Н.Г. Салищева [99]. Это вывод применим, в первую очередь, для области дорожного движения и обеспечения его безопасности. В связи с этим справедливо поддерживать высказывавшегося в юридической литературе мнения о необходимости повышения юридической силы действующих Правил дорожного движения до уровня федерального закона «О правилах

дорожного движения», что, несомненно, повысит стабильность правовой основы в области дорожного движения и обеспечения его безопасности [79, с.70].

Выдвигаются предложения и о создании единого кодифицированного акта, регламентирующего вопросы обеспечения безопасности дорожного движения в комплексе с иными связанными с дорожным движением общественными отношениями. Действительно, «безопасность дорожного движения зависит не столько от подготовки новых законов, сколько от действия или бездействия. Хроническое неисполнение закона, безответственность, бездействие должностных лиц, неприменение санкций порождают незащищенность интересов государства, общества и личности в этой области» [57, с.62].

Большое внимание уделяется реализации Плана мероприятий, направленных на снижение смертности населения от дорожно-транспортных происшествий [63]. Следует отметить постепенную реализацию мер, предусмотренных данным планом. Так, 30 мая 2016 г. п. 2.7 ПДД был дополнен абзацем, в котором устанавливался запрет водителю осуществлять опасное вождение, которое характеризуется повышенной опасностью в связи с тем, что водитель в течение короткого времени совершает несколько действий, что может лишить других участников дорожного движения возможности спрогнозировать его дальнейшее поведение и адекватно среагировать на него во избежание создания аварийной ситуации. В связи с этим ответственность за опасное вождение должна быть выше, чем ответственность за совершение иных правонарушений в области дорожного движения.

МВД России разработало проект федерального закона, в соответствии с которым в КоАП РФ предлагается ввести новую статью 12.38 «Систематическое нарушение правил эксплуатации, использования транспортного средства и управления транспортным средством» [81].

Введение данной нормы позволит дисциплинировать водителей и снизить аварийность на дорогах России.

Значительной редакции подверглась ст. 12.21.1 КоАП РФ, устанавливающая административную ответственность за нарушение правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства с учетом того, что п. 5 названного Плана мероприятий предусматривал внесение соответствующих изменений в КоАП РФ.

Все вышеназванное свидетельствует о том, что продолжается процесс деликтивизации деяний в области дорожного движения, признания их административно-наказуемыми. Для этого необходимо четкое и, желательно, научно обоснованное определение вида деяния, которое необходимо сделать административно наказуемым; закрепление в норме права признаков состава соответствующего административного правонарушения; и, как справедливо отмечает Ю.И. Попугаев, определение адекватных характеру этого деяния правовых последствий его совершения (вида и размера административного наказания) [64, с.31].

Достаточно актуальным является предложение освобождать от ответственности водителей, нарушивших ПДД из-за противоречий в требованиях разметки проезжей части дороги, а равно в требованиях, установленных дорожными знаками. Также это касается случаев, если разметка проезжей части дороги и установка дорожных знаков были произведены с нарушением установленных требований. В настоящее время ПДД не устанавливают приоритеты действия разметки, когда значение горизонтальной разметки противоречит другому значению горизонтальной разметки в одном и том же месте. Кроме того, сегодня не определены приоритеты действия постоянных дорожных знаков, в случае если они противоречат друг другу и находятся в одном и том же месте. То же касается и временных знаков. При этом освобождение от ответственности станет возможно, если факты таких противоречий будут установлены в ходе рассмотрения жалобы на постановление по делу об административном

правонарушении. Нельзя исключать возможности введения уголовной ответственности за повторное управление транспортным средством лицом, не имеющим водительского удостоверения или лишенным права управления.

В Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации внесен Госдуме законопроект о штрафах за нарушения ПДД, зафиксированные другими участниками движения. Планируется внести изменения в ряд статей КоАП, позволяющие выносить постановления о назначении административных наказаний за нарушения ПДД без составления протокола об административном правонарушении на основании видеозаписей и фотографий. Предполагается, что эти материалы будут направлять в Госавтоинспекцию другие участники дорожного движения и пешеходы через специальную государственную информационную систему. Это связано с тем, что граждане активно участвуют в выявлении и фото-видео фиксации нарушений ПДД.

Кроме того, достаточно активно обсуждается вопрос о введении балльной системы. При этом данной системе была предложена рядом законопроектов.

К примеру, оценивая Законопроект № 226369-6 [83] Комитет Государственной Думы по безопасности и противодействию коррупции указал, что внедрение такой системы на примере Москвы и Санкт-Петербурга означает лишение права на управление транспортным средством за неправильную парковку. С введением балльной системы фактически вводится двойная ответственность, включающая в себя и административные штрафы, и баллы. Кроме того, совокупность любых малозначительных правонарушений неминуемо приведет к лишению любого водителя права на управление транспортным средством. Таким образом, предлагаемые законопроектом меры приведут к массовому лишению прав на управление транспортным средством и создадут условия для злоупотреблений, в том числе коррупционного характера [31].



Следующей инициативой по усилению мер административной ответственности за систематическое нарушение правил ПДД стал законопроект № 1086493-6. Правовое управление Государственной Думы Российской Федерации отрицательно отнеслось и к данному законопроекту.

Так, в Правовом управлении отметили, что в предложенном варианте статьи есть изъятие в отношении фиксации (техническими средствами автоматической фиксации – ТСАФ) административных правонарушений, предусмотренных в перечисленных частях статей Кодекса. Однако за повторное совершение административных правонарушений по ч. 7 ст. 12.9 и ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ предусмотрена административная ответственность и в случае фиксации правонарушений указанными ТСАФ, следовательно, для предлагаемого изъятия в диспозиции проектной ст. 12.38 отсутствуют основания. Кроме того, отсутствие административной ответственности в случае фиксации административных правонарушений указанными специальными средствами ставит в неравное положение лиц, совершивших одно и то же административное правонарушение [30].

Прежде чем перейти к анализу такой позиции, следует обратить внимание на основания применения административного наказания в виде лишения права управления транспортным средством. Как уже было отмечено, лишение специального права устанавливается за грубое или систематическое нарушение порядка пользования этим правом в случаях, предусмотренных статьями Особенной части КоАП РФ. Положения главы 12 КоАП РФ предусматривают возможность лишения специального права управления транспортным средством в двух случаях:

во-первых, за однократные нарушения правил дорожного движения, которые во взаимосвязи со ст. 3.8 КоАП РФ, устанавливающей, что «лишение физического лица, совершившего административное правонарушение, ранее предоставленного ему специального права устанавливается за грубое или систематическое нарушение порядка

пользования этим правом в случаях, предусмотренных статьями Особенной части настоящего Кодекса», можно считать грубыми нарушениями;

во-вторых, за повторное совершение отдельных правонарушений. При этом систематичность совершения правонарушения не является квалифицирующим признаком ни в одном составе главы 12 КоАП РФ. Таким образом, повторное совершение правонарушения, по мнению законодателя, является либо грубым нарушением правил дорожного движения, либо систематичным. Очевидно, что повторность не является ни тем, ни другим основанием для лишения специального права. Таким образом, действующие редакции статей главы 12 КоАП РФ в части назначения рассматриваемого вида наказания за повторное совершение административного правонарушения противоречат ст. 3.8 КоАП РФ [51].

Кроме названной проблемы необходимо обратить внимание на то, что даже действующая система назначения лишения права управления транспортным средством за повторные правонарушения является нормативно разбалансированной. В случаях, предусмотренных ч. 3 ст. 28.6 КоАП РФ, административное наказание назначается в виде административного штрафа (ч. 3.1 ст. 4.1 КоАП РФ). Выявление такого правонарушения сотрудником ГИБДД России порождает коррупционные риски, о которых говорилось в отзывах на указанные законопроекты. Полагаем, что действующие редакции статей главы 12 КоАП РФ, предусматривающие лишение права управления транспортным средством за повторное совершение правонарушений, нуждаются в корректировке.

Сложилось убеждение, что лишение специального права по совокупности нарушений является повторным наказанием за уже совершенное правонарушение и в этой связи противоречит ч. 5 ст. 4.1 КоАП РФ: «Никто не может нести административную ответственность дважды за одно и то же административное правонарушение». В этой связи следует отметить следующее.

Лишение специального права в системе мер административного принуждения рассматривалась лишь в качестве меры административного наказания, однако с 2016 года была введена возможность временного ограничения права управления транспортным средством судебным приставом-исполнителем.

С внесением вышеуказанных изменений в законодательство об исполнительном производстве лишение возможности управлять транспортным средством в течение определенного периода времени перестало быть лишь мерой административного наказания, но и приобрело черты иных мер административного принуждения.

Для цели реализации балльной системы учета нарушений ПДД следует применять временное ограничение права управления транспортным средством в качестве меры административно-пресекательного воздействия на нарушителей ПДД.

Для того чтобы разграничить временное ограничение права управления ТС и лишение права управления ТС, необходимо установить минимальный срок, на который может быть назначено наказание, – к примеру, три месяца. При этом ограничение права может быть установлено на срок до трех месяцев. В течение данного срока на владельца транспортного средства следует возложить обязанность по прохождению соответствующих курсов в любой специализированной организации.

В целях устранения противоречия балльной системы концепции КоАП РФ изменения необходимо внести в Федеральный закон № 196-ФЗ.

В качестве второго недостатка варианта балльной системы, предложенного в законопроекте № 226369-6, указывалось, что начисление баллов за административные правонарушения должно осуществляться исходя из степени общественной опасности нарушений. Однако при реализации данного варианта водители лишались бы права управления за нарушение правил стоянки или остановки транспортного средства и иные

незначительные нарушения вследствие начисления баллов в зависимости от размера штрафа.

Довод представляется справедливым. Размер штрафа и степень общественной опасности нарушения в идеале должны иметь прямую зависимость, однако российская система административных наказаний далеко не совершенна. В связи с чем, за незначительные и распространенные правонарушения баллы начисляться не должны. Для выбора правонарушений, учитываемых в балльной системе, следует использовать статистическое соотношение вида нарушения ПДД и совершенных по этой причине ДТП.

Третий недочет заключался в неопределенности периода учета штрафных баллов. С точки зрения простоты администрирования, целесообразно использовать «накопительную» форму балльной системы с установлением правил учета баллов по приведенному выше американскому варианту.

Последнее возражение касалось увеличения коррупционных рисков в системе Госавтоинспекции. В этой связи хотелось бы отметить, что коррупционные риски и без того достаточно велики, учитывая действующий механизм лишения права управления транспортным средством за повторные нарушения. Введение балльной системы способно их увеличить, но не кардинально. Кроме того, баллы должны начисляться и за нарушения, выявленные по правилам ч. 3 ст. 28.6 КоАП РФ. Это позволит устранить разбалансированность системы назначения наказания и сведет к минимуму возможность увеличения коррупционных проявлений.

Таким образом, для введения балльной системы учета нарушений ПДД в России отсутствуют серьезные препятствия, а рассмотренные проблемы являются следствием недостаточной проработанности законопроектов, предлагающих введение административной ответственности за систематическое нарушение правил дорожного движения. По нашему мнению, разработчиком нового проекта закона, в котором бы учитывались

все недочеты предшественников, должно стать МВД России как орган исполнительной власти, отвечающий за нормативное обеспечение БДД, а для устранения возможных противоречий в тексте проекта закона он должен пройти общественное обсуждение и экспертную оценку.

Выводы по третьей главе магистерской диссертации:

1. Производство по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения является важнейшей составляющей административно-процессуальной деятельности в целом и ее административно-юрисдикционной составляющей. Поэтому развитие процессуальных основ привлечения к административной ответственности в области дорожного движения, в первую очередь, влияют на юрисдикционную составляющую административного процесса, а во вторую – на совершенствование административно-процессуальной деятельности в целом непосредственно влияют, а также на формирование концептуальных основ развития административного процесса в Российской Федерации, формированию так называемого «интегративного административного процесса».

2. Выработка направлений совершенствования административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения - важнейшая задача, стоящая перед современными учеными и практиками. Условно можно выделить два важных направления совершенствования административной ответственности в области дорожного движения и обеспечения его безопасности: 1) совершенствование общих правил поведения граждан и деятельности организаций в области дорожного движения в целях обеспечения его безопасности; 2) совершенствование непосредственно материальных и процессуальных норм, устанавливающих административную ответственность в области дорожного движения.

## Заключение

Подводя итог изложенному в настоящей магистерской диссертации, представляется возможным сформулировать следующие выводы.

Во-первых, в истории правового регулирования дорожного движения и обеспечения его безопасности в России целесообразно выделить три основных этапа: досоветский период развития – период до октября 1917 г.; советский период развития – с октября 1917 г. до распада СССР в 1991 г.; современный период развития – после распада СССР в 1991 г. и по настоящее время.

Во-вторых, в науке административного права не все ученые считают, что административному правонарушению присущ такой признак, как общественная опасность. Автор настоящей магистерской диссертации, не вступая в полемику по данному вопросу, присоединяется к мнению тех ученых, которые считают, что общественная опасность является объективной предпосылкой для установления противоправности и наказуемости деяния. Поэтому логическим завершением дискуссий на эту тему могло бы стать нормативное закрепление общественной опасности в ч. 1 ст. 2.1 КоАП РФ в определении административного правонарушения, что заметно усилило бы аргументацию в пользу рассмотрения общественной опасности как признака административного правонарушения.

С учетом вышеизложенного, а также определения дорожного движения, данного в ст. 2 Федерального закона № 196-ФЗ, было предложено следующее определение:

«Административным правонарушением в области дорожного движения признается общественно опасное, противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, совершенное в области общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог, за которое КоАП РФ или законами субъектов Российской Федерации об

административных правонарушениях установлена административная ответственность». Это определение можно конкретизировать в зависимости от подхода исследователей к определению содержания понятия «дорожное движение».

В-третьих, общее определение любого административного правонарушения конкретизируется в юридической конструкции состава, полная совокупность признаков которого позволяет отнести акт поведения к конкретному административному правонарушению.

При рассмотрении объекта административных правонарушений в области дорожного движения трудности могут возникнуть при обобщенном определении родового объекта, так как гл. 12 КоАП РФ регламентирует ответственность за правонарушения и в области дорожного движения, и обеспечения его безопасности, и установленного порядка эксплуатации транспортных средств и т.д. В этом плане необходимо поддержать мнение ученых о том, что большинство рассматриваемых правонарушений посягают на безопасность дорожного движения.

Большинство административных правонарушений в области дорожного движения совершаются путем активных противоправных действий, являются формальными. Противоправное деяние как обязательный элемент любого состава административного правонарушения в сфере дорожного движения может характеризоваться фактическими и юридическими признаками. С этой точки зрения ключевым является понятие управления транспортным средством, с которым действующее законодательство связывает подавляющее большинство составов административных правонарушений в области дорожного движения. Однако определения этого понятия в нашем законодательстве нет.

В магистерской диссертации было предложено под управлением транспортным средством понимать деятельность (систему действий) лица, находящегося за рулем, по приведению транспортного средства в движение,

обеспечению контроля за движением и маневрированию вплоть до постановки на стоянку.

В-четвертых, субъективная сторона административного правонарушения представлена виной как обязательным элементом каждого состава, а также мотивом и целью. Следует заметить, что значение мотивов и целей на практике часто недооценивается, поскольку они не предусмотрены в качестве самостоятельных признаков составов административных правонарушений в области дорожного движения.

По общему правилу административные правонарушения в области дорожного движения могут совершаться как умышленно, так и по неосторожности, за следующими исключениями:

- в статье (части статьи) главы 12 КоАП РФ прямо оговорено, что действие (бездействие) является правонарушением только при наличии умысла;

- исключительно умышленный характер вытекает из самой природы конкретного деяния;

- правонарушение может совершаться только по неосторожности, поскольку при наличии умысла оно приобретает характер уголовно-наказуемого деяния (преступления).

Административную ответственность за правонарушения в области дорожного движения несут физические лица. Юридические лица могут привлекаться к ответственности по статьям главы 12 КоАП РФ как собственники транспортных средств, водители которых были уличены в совершении противоправных деяний посредством фото-, видео-фиксации.

Актуальным и важным является раскрытие и совершенствование правового статуса пешехода как участника дорожного движения. Для этого необходимо: добиваться соразмерного и справедливого усиления административной ответственности всех участников дорожного движения за совершение административных правонарушений, как водителей транспортных средств, так и пешеходов; продолжить уточнение понятийного



аппарата, в частности, определение водителя и пешехода; для совершенствования структуры и названий глав ПДД необходимо в соответствующих главах сгруппировать только обязанности, но и права участников дорожного движения, что потребует соответствующей систематизации нормативно-правового материала, однако позволит представить правовое положение каждого участника дорожного движения цельным и единым правовым образованием. Также в главу 4 ПДД необходимо внести ряд обязанностей, аналогичных обязанностям водителей, установленных в пп. 2 п. 11 ст. 13 Федерального закона «О полиции». Необходимо разумное ужесточение санкций к пешеходам, если по их вине совершаются дорожно-транспортные происшествия, влекущие материальный ущерб.

В-пятых, развитие процессуальных основ привлечения к административной ответственности в области дорожного движения, в первую очередь, влияют на юрисдикционную составляющую административного процесса, а во вторую – на совершенствование административно-процессуальной деятельности в целом непосредственно влияют, а также на формирование концептуальных основ развития административного процесса в Российской Федерации, формированию так называемого «интегративного административного процесса».

Справедливыми являются предложения по совершенствованию формы протокол об административном правонарушении, создании единой типовой формы протокола с установленным объемом реквизитов, подлежащих заполнению. Данная форма и реквизиты могут, например, утверждаться Правительством РФ. С целью установления максимально полного объема сведений о правонарушителе, обстоятельств совершения административного правонарушения, целесообразно расширить перечень сведений, которые подлежат отражению в протоколе об административном правонарушении, помимо указанных в ст. 28.2 КоАП РФ.

В магистерской диссертации было установлено, что действующее законодательство непоследовательно решает вопрос о задержании транспортного средства, перевозящего опасный груз, в случае, например, если его водитель будет находиться в состоянии опьянения. Также требуют корректировки и приведения в соответствие с положениями ст. 27.13 КоАП РФ Постановления Правительства РФ от 30 декабря 2012 г. № 1496. В частности, в данном Постановлении должно быть безусловно реализовано требование ч. 1.1. ст. 27.13 КоАП РФ о том, что задержание транспортного средства прекращается непосредственно на месте задержания транспортного средства в присутствии лица, которое может управлять данным транспортным средством в соответствии с ПДД, если причина задержания транспортного средства устранена до начала движения транспортного средства, предназначенного для перемещения задержанного транспортного средства на специализированную стоянку.

Для производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения актуальной является проблема определения малозначительности совершенного административного правонарушения. В КоАП РФ отсутствует понятие малозначительности административного правонарушения, что затрудняет правильное правоприменение в области дорожного движения.

В магистерской диссертации было установлено, что с позиций малозначительности административное правонарушение в области дорожного движения может быть оценено при совокупности следующих условий:

а) оно не только не причинило никаких вредных последствий, но не создало и по своему характеру потенциально не могло создать угрозы безопасности и помех другим участникам дорожного движения;

б) оно было в значительной степени вынужденным, ситуативным, обусловленным неблагоприятно сложившимися обстоятельствами, по сути - в обстановке, пограничной с состоянием крайней необходимости.

В-шестых, можно выделить два главных направления совершенствования административной ответственности в области дорожного движения и обеспечения его безопасности: 1) совершенствование общих правил поведения граждан и деятельности организаций в области дорожного движения в целях обеспечения его безопасности; 2) совершенствование непосредственно материальных и процессуальных норм, устанавливающих административную ответственность в области дорожного движения.

Достаточно актуальным является предложение освободить от ответственности водителей, нарушивших ПДД из-за противоречий в требованиях разметки проезжей части дороги, а равно в требованиях, установленных дорожными знаками. Также это касается случаев, если разметка проезжей части дороги и установка дорожных знаков были произведены с нарушением установленных требований. В настоящее время ПДД не устанавливают приоритеты действия разметки, когда значение горизонтальной разметки противоречит другому значению горизонтальной разметки в одном и том же месте.

Кроме того, возвращение балльной системы учета нарушений является эффективным способом борьбы с систематическим нарушением правил дорожного движения, позволяющим добиться не только уменьшения вероятности совершения ДТП со смертельным исходом, но и повысить общий уровень законности в поведении водителей транспортных средств. Для цели реализации балльной системы учета нарушений ПДД следует применять временное ограничение права управления транспортным средством в качестве меры административно-пресекательного воздействия на нарушителей ПДД.

Таким образом, административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения находится в постоянном поле внимания законодателя и с учетом возникающей объективной необходимости совершенствуется и изменяется.

## Список используемой литературы и используемых источников

1. Roads accidents data: Switzerland (1998-2008). Bern: DETEC. 2009. 83 p.
2. Strassenverkehrsrecht – 3, aktualisierte Auflage-Berlin; Bonn: Regensburg; Walhalla. 1995 (Gesetze der Bundesrepublik Deutschland).p. 9-53.
3. Streller M. Die Transportsicherheit in Europa / M. Streller. Zürich: Den öffentlichen Verlag, 2007.210 p.
4. Strengthening road safety legislation: a practice and resource manual for countries. Geneva: WHO. cop. 2013. VIII. 88 p.
5. Vehicle code of California (Sec. 41102, Ch. 4, Div. 17) // Vehicle code of California Department of Motor Vehicles. Sacramento California. 1993.
6. Адмиралова И.А., Кареева-Попелковская К.А. Меры административного пресечения и механизм их реализации полицией в елях обеспечения прав и свобод граждан // Административное и муниципальное право. 2014. № 4 (76).
7. Азарова Н.В. Возбуждение дела об административном правонарушении в области дорожного движения: моногр. Калуга: Полиграф-Информ. 2012. 213 с.
8. Акулкина О.А. О понятии и содержании административных правонарушений, посягающих на безопасность дорожного движения // Современное право. 2007. № 12-1. С. 89-94.
9. Антонов С.Н., Россинский Б.В. Правонарушения в области дорожного движения: практический комментарий. М.: Библиотечка «Российской газеты». 2014. Вып. 17. 160 с.
10. Антонов С.Н., Россинский Б.В. Проблемы совершенствования освидетельствования водителей транспортных средств на состояние опьянения // Административное право и процесс. 2005. № 2. С. 2–6.

11. Апелляционное определение Омского областного суда от 22.08.2018 г. по делу № 33-5602/2018 [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.
12. Бахаев А.А. Безопасность дорожного движения как правовая категория // Вестник Омской юридической академии. 2008. № 9. С. 15–16.
13. Бахрах Д.Н., Ренов Э.Н. Административная ответственность по российскому законодательству. М.: Норма, 2004. 304 с.
14. Бельский К.С. К вопросу об определении понятия административной ответственности // Административное право и административный процесс: актуальные проблемы / Отв. ред. Л.Л. Попов и М.С. Студеникина. М.: Юристъ. 2004. С. 180–184.
15. Босхамджиева Н.А. Административно-правовые основы обеспечения общественной безопасности в Российской Федерации: моногр. М.: ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право. 2015. 248 с.
16. Братусь С.Н. Юридическая ответственность и законность (очерк теории). М.: «Городец-издат». 2001. 208 с.
17. Витрук Н.В. Общая теория юридической ответственности: моногр. М.: Норма. 2009. 432 с.
18. Войтенков Е.А. Историко-правовые особенности и этапы становления отечественной системы обеспечения безопасности дорожного движения // Общество и право. 2010. № 3. С. 17–29.
19. Галич С.В., Стародубец Р.А., Смирнова Е.С. Некоторые тенденции развития законодательства об административной ответственности // Закон и право. 2015. № 11. С. 172–174.
20. Головкин В.В. Административно-юрисдикционная деятельность органов внутренних дел в области дорожного движения: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. М. 2008. 38 с.
21. Головкин В.В. Развитие ответственности за нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, в отечественном уголовном

праве (от Соборного уложения 1649 г. до Уголовного кодекса РСФСР 1960 г.) // Научный вестник Омской академии МВД России. 2009. № 3. С. 11–13.

22. Головкин В.В., Бекетов О.И., Майоров В.И. Лишение права управления транспортным средством в системе административных наказаний: современные тенденции и перспективы // Административное право и процесс. 2017. № 7. С. 29-33.

23. Городокин В.А., Кудрявцева А.В. Установление причинно-следственных связей между действием (бездействием) участников дорожного движения и событием – дорожно-транспортным происшествием: моногр. М.: Юрлитинформ. 2015. 192 с.

24. Грачев А.Н. Административные проступки в дорожном движении и их профилактика органами внутренних дел: дисс. ... канд. юрид. наук. М. 1977. 166 с.

25. Декрет ВЦИК, СНК РСФСР от 23.06.1921 г. «О порядке наложения административных взысканий» [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс (утратил силу).

26. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2018 года. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ НИЦ БДД МВД России. 2019. С. 3.

27. Дорожно-транспортные происшествия и пострадавшие по дням недели, времени суток и категориям пострадавших, ноябрь 2019 [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://stat.gibdd.ru/> (Дата обращения: 18.12.2019 г.).

28. Дугенец А.С., Масленников М.Я. Правоприменение по делам об административных правонарушениях: реалии и перспективы оптимизации: моногр. М.: ФГКУ «ВНИИ МВД России». 2011. 180 с.

29. Жилева С.К., Вербина О.Л. Становление и развитие основ отечественного законодательства по регулированию деятельности органов, обеспечивающих безопасность дорожного движения: моногр. Орел: ОрЮИ МВД России им. В.В. Лукьянова. 2013. 123 с.

30. Заключение ПУ Apparата ГД ФС РФ «По проекту федерального закона № 1086493-6 «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части введения дифференцированного наказания за систематическое нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортного средства» (первое чтение) [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.

31. Заключение ПУ Apparата ГД ФС РФ от 26.03.2013 г. № 2.2-1/1535 «По проекту Федерального закона № 226369-6 «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и статью 28 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» (первое чтение) [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.

32. Закон Самарской области от 01.11.2007 г. № 115-ГД (ред. от 05.07.2019) «Об административных правонарушениях на территории Самарской области» // Волжская коммуна. 2007. 07 ноября. № 207(26005).

33. Зеленцов А.Б. Административно-правовой спор: вопросы теории: моногр. М.: Изд-во РУДН. 2005. 280 с.

34. Зиганшин М.М. К вопросу об обеспечении дорожно-транспортной безопасности ДПС ГИБДД // Административное и муниципальное право. 2015. № 7. С. 700–705.

35. Калюжный Ю.Н. Некоторые проблемы практики реализации административно-юрисдикционной деятельности Госавтоинспекции // Наука и практика. 2014. № 3 (60). С. 53–54.

36. Квитчук А.С. Государственная политика по созданию правового комплекса обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2005. № 2. С. 97–104.

37. 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. 58-62.

38. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 г. № 195-ФЗ (ред. от 02.08.2019) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1 (Ч. 1). Ст. 1.

39. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: Постатейный научно-практический комментарий / Под общ. ред. Б.В. Россинского. М. 2014. 726 с.

40. Кодекс РСФСР об административных правонарушениях (утв. ВС РСФСР 20.06.1984) [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс (утратил силу).

41. Конвенция о дорожном движении (Заключена в г. Вене 08.11.1968) (с изм. от 23.09.2014) [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.

42. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008. № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 г. № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 г. № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 г. № 11-ФКЗ) // Собрание законодательства РФ. 2014. № 31. Ст. 4398.

43. Коробеев А.И. Транспортные правонарушения: (Квалификация и ответственность). М. 1990. 230 с.

44. Куликов В. Разжалуют в пешеходы. Предлагается лишать прав водителей, устраивающих дорожные конфликты // Рос газета. 2015. 22 декабря.

45. Куракин А.В. Административный процесс и его реализация в деятельности полиции: моногр. Домодедово: ВИПК МВД России. 2014. 96 с.

46. Лепешкин Н.Я., Обирин А.И., Симоненко О.А. Национальная безопасность: становление концепта: моногр. Хабаровск: Изд-во Тихоокеан. гос. ун-та. 2013. 140 с.

47. Лохбаум В.А. О необходимости введения административной ответственности за агрессивное управление транспортным средством и действия, влекущие потерю контроля над дорожно-транспортной



обстановкой // Вестник ГОУ ДПО ТО «ИПК и ППРО ТО». Тульское образовательное пространство. 2018. № 4–1. С. 97-100.

48. Лупарев Е.Б. Теория административно-правового спора в системе теории административной юстиции: размышления о перспективах развития и реального применения // Административное право и процесс. 2013. № 7. С. 40-44.

49. Ляшенко Е.А. Становление административной ответственности за нарушения в области обеспечения безопасности дорожного движения // Наука и практика. 2014. № 1 (58). С. 86–90.

50. Майоров В.И. Об общественной опасности административных правонарушений в области дорожного движения // Вестник Челябинского государственного университета. 2015. № 13 (368). С. 42-47.

51. Майоров В.И., Горovenko С.В. Введение административной ответственности за систематическое нарушение правил дорожного движения: проблемы и перспективы // Пробелы в российском законодательстве. 2018. № 6. С. 294.

52. Мамедов Э.Х. Отсутствие легально закрепленного понятия «управление транспортным средством» как причина нарушения законности при применении сотрудниками полиции мер административного принуждения // Административное право и процесс. 2019. № 3. С. 55-58.

53. Мельникова Ф.Б. Уголовно-правовая охрана безопасности движения на улицах и дорогах: дис. ... канд. юрид наук. Ростов н/Д.: 1964. 170 с.

54. Мильшин Ю.Н., Назаров В.Ю., Здольник А.В. Административная ответственность в сфере безопасности дорожного движения: моногр. / Саратовский юридический ин-т МВД России. Саратов: Саратовский юридический ин-т МВД России. 2010. 240 с.

55. Молчанов П.В. Возбуждение дела об административном правонарушении в области дорожного движения: моногр. / Под ред. Г. А. Кузьмичевой М.: НИЦ БДД МВД России. 2010. 76 с.

56. Молчанов П.В. Законодательство об административной ответственности в области дорожного движения: основные этапы и тенденции развития // Административное право и процесс. 2018. № 5. С. 44-47.

57. Молчанов П.В. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения»: вопросы и пути совершенствования // Административное право и процесс. 2014. № 7. С. 61–65.

58. Молчанов П.В., Островский А.В. Административно-правовой статус пешехода: вопросы совершенствования // Актуальные вопросы публичного права. 2013. № 3. С. 74-77.

59. Мукабенов М.В. Субъекты административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2015. 33 с.

60. Павлова Е.В., Калюжный Ю.Н. Виды административных правонарушений. Характеристика правонарушений в области дорожного движения: учеб. пособие. Орел: Орловский юридический институт МВД России, 2011. 260 с.

61. Паньшин Д.Л., Дресвянникова Е.А. Нормативно-правовое регулирование исполнения постановлений по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения: учеб-практич. пособие. Домодедово: ВИПК МВД России. 2015. 240 с.

62. Пестов Р.А., Смирнова Е.С. К вопросу об усилении юридической ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения // Права и свободы человека: проблемы реализации, обеспечения и защиты: материалы II Междунар. науч.-практ. конф. 5–6 июня 2012 г. Пенза-Прага: Научно-издательский центр «Социосфера». 2012. № 26. С. 110–113.

63. План мероприятий, направленных на снижение смертности населения от дорожно-транспортных происшествий (утв. Правительством РФ 04.08.2015) [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

64. Попугаев Ю.И. О признаках административного правонарушения с позиции процесса деликтивизации деяния // Административное право и процесс. 2014. № 1. С. 33-37.

65. Попугаев Ю.И. Об оптимизации административно-деликтного законодательства // Актуальные вопросы публичного права. 2013. № 12. С. 56-58.

66. Послание Президента РФ Федеральному Собранию от 01.03.2018 г. «Послание Президента Федеральному Собранию» // Российская газета. 2018. 02 марта. № 46.

67. Постановление Алтайского краевого суда от 26.10.2012 г. по делу № 4а-653/2012 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

68. Постановление Белгородского областного суда от 15.02.2019 г. № 4А-90/2019 [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.

69. Постановление Волгоградского областного суда от 09.09.2016 г. по делу № 4а-928/2016 [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.

70. Постановление Мэрии городского округа Тольятти Самарской области от 29.01.2014 г. № 233-п/1 (ред. от 05.09.2019) «Об утверждении муниципальной программы «Развитие транспортной системы и дорожного хозяйства городского округа Тольятти на 2014 - 2020 гг.» // Городские ведомости. 2014. № 9(1607).

71. Постановление Пермского краевого суда от 01.04.2019 г. по делу № 44а-378/2019 [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.

72. Постановление Пермского краевого суда от 05.09.2018 г. по делу № 44а-1226/2018 [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.

73. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.03.2005 г. № 5 (ред. от 19.12.2013) «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2005. № 6.

74. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 г. № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при

рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2019. № 9.

75. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 (ред. от 04.12.2018) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Российские вести. 1993. 23 ноября. № 227.

76. Постановление Правительства РФ от 30.04.1997 г. № 508 (ред. от 02.02.2000) «О порядке государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. 1997. № 20. Ст. 2279.

77. Потапов А.И., Корниенко О.В., Лавринович А.В. Административная ответственность за административные правонарушения в области дорожного движения: учеб. пособие. Екатеринбург: Уральский юридический институт МВД России, 2014. С. 5–18.

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

79. Працко Г.С., Смирнова Е.С. Государство как основной участник, обеспечивающий безопасность дорожного движения // Философия права. 2012. № 4 (53). С. 70.

80. Приказ МВД России от 10.08.2006 г. № 621 «О проведении мониторинга» [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

81. Проект Федерального закона № 1086493-6 «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части введения дифференцированного наказания за систематическое нарушение правил дорожного движения и эксплуатации

транспортного средства» (ред., принятая ГД ФС РФ в I чтении 07.10.2016) [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

82. Проект Федерального закона № 1093467-6 «О парковании» (ред., внесенная в ГД ФС РФ, текст по состоянию на 07.06.2016) [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

83. Проект Федерального закона № 226369-6 «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и статью 28 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» (ред., внесенная в ГД ФС РФ, текст по состоянию на 20.02.2013) [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

84. Проект Федерального закона № 383978-7 «О внесении изменений в статью 27.13 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в части обязательности информирования о возможной принудительной эвакуации транспортного средства» (ред., внесенная в ГД ФС РФ, текст по состоянию на 08.02.2018) [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

85. Проект Федерального закона № 441191-7 «О внесении изменения в статью 13 Федерального закона «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (ред., подготовленная ГД ФС РФ ко II чтению 19.03.2019) [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

86. Распоряжение Правительства РФ от 08.01.2018 г. № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы» // Собрание законодательства РФ. 2018. № 5. Ст. 774.

87. Распоряжение Правительства РФ от 27.10.2012 г. № 1995-р «Об утверждении Концепции федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах»» // Собрание законодательства РФ. 2012. № 45. Ст. 6282.

88. Распоряжение Правительства РФ от 31.12.2009 г. № 2146-р (ред. от 29.06.2019) «Об утверждении программы деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010 - 2020 годы)» // Собрание законодательства РФ. 2010. № 7. Ст. 765.

89. Редкоус В.М., Смирнова Е.С., Зиганшин М.М. Современные проблемы административной ответственности в области дорожного движения и обеспечения его безопасности. Рязань. 2018. 172 с.

90. Решение Санкт-Петербургского городского суда от 19.03.2019 г. № 12-355/2019 по делу № 5-7/2019 [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.

91. Решение Свердловского областного суда от 06.02.2018 по делу № 71-62/2018 [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.

92. Решение Суда Ханты-Мансийского автономного округа - Югры от 13.02.2019 г. по делу № 7-85/2019 [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.

93. Российское законодательство X–XX веков / Под общ. ред. О.И. Чистякова. Т.1. Законодательство Древней Руси. М.: Юридическая литература. 1984. 432 с.

94. Россинский Б.В. Административные наказания в сфере дорожного движения и аварийность на автомобильном транспорте // Административное право и процесс. 2014. № 5. С. 8 – 17.

95. Россинский Б.В. Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения (тенденции, проблемы и перспективы развития): дис. ... д-ра юрид. наук. М. 1993. 420 с.

96. Россинский Б.В. Размышления о государственном управлении и административной ответственности // Административное право и процесс. 2016 № 5. С. 16-18.

97. Россинский Б.В. Размышления об административных наказаниях в сфере дорожного движения // Актуальные вопросы публичного права. 2013. № 12 (24). С. 66–77.

98. Россинский Б.В. Управление процессом дорожного движения с целью снижения количества попутных столкновений транспортных средств: автореф. дис. ... канд. техн. наук. М. 1978. 25 с.

99. Салищева Н.Г. К проблеме совершенствования норм Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях // Актуальные вопросы административно-деликтного права. М.: ВНИИ МВД России, 2005. С. 30–31.

100. Смирнова Е.С. Вопросы совершенствования правового регулирования в области безопасности дорожного движения // Закон и право. 2015. № 1. С. 158-164.

101. Смирнова Е.С., Баранов А.Д. Некоторые вопросы обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации административно-правовыми средствами // Журнал «Южно-российский адвокат». 2011. № 4 (50). октябрь-ноябрь 2011. С. 36-38.

102. Смирнова Е.С., Позднышов А.Н. Административно-правовое принуждение в системе мер обеспечения безопасности дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования) : сб. материалов VI Междунар. науч.-практ конф. 20 апреля 2012 г.: в 3 ч. Ч. 3 / Орловский юридический институт МВД России. Орел: ОрЮИ МВД России. 2012. Орел. 2012. 190 с.

103. Смирнова Е.С., Працко Г.С. Государство как основной участник, обеспечивающий безопасность дорожного движения // Философия права. 2012. № 4. С. 66–67.

104. Смирнова Е.С., Щетинин А.А. Правовые основы организации дорожного движения и обеспечения безопасности дорожного движения в России в дореволюционный период // Право. Общество. Государство. Сборник научных трудов ученых юристов. Ростов-на-Дону: Изд-во РЮИ РПА Минюста РФ. 2012. С. 37-41.

105. Стахов А.И., Кононов П.И. Административное право России: учеб. М.: Юрайт. 2015. 625 с.
106. Тимошенко И.В., Вова К.П. Административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения: моногр. Ростов н/Д: Изд-во СКАГС. 2011. 164 с.
107. Трунов И.Л. Проблемы безопасности дорожного движения // Административное и муниципальное право. 2013. № 8 (68). С. 797–801.
108. Туренко А.Н., Коваль Е.А. Из истории развития организации дорожного движения // Автомобильный транспорт (Харьков). 2006. № 19. С. 7–10.
109. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 г. № 63-ФЗ (ред. от 16.10.2019) // Собрание законодательства РФ. 1996. № 25. Ст. 2954.
110. Указ Президента РФ от 15.06.1998 г. № 711 (ред. от 15.09.2018) «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (вместе с «Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации») // Собрание законодательства РФ. 1998. № 25. Ст. 2897.
111. Указ Президиума ВС РСФСР от 19.06.1968 г. «Об усилении административной ответственности за нарушение правил движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам и правил пользования транспортными средствами» [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс (утратил силу).
112. Ухов В.Ю., Каплунов А.И. Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права // Государство и право. 2013. № 9. С. 108–119.
113. Федеральный закон от 01.07.2011 г. № 170-ФЗ (ред. от 01.05.2019) «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении



изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2011. № 27. Ст. 3881.

114. Федеральный закон от 03.04.1995 г. № 40-ФЗ (ред. от 07.03.2018) «О федеральной службе безопасности» // Собрание законодательства РФ. 1995. № 15. Ст. 1269.

115. Федеральный закон от 07.02.2011 г. № 3-ФЗ (ред. от 16.10.2019) «О полиции» // Собрание законодательства РФ. 2011. № 7. Ст. 900.

116. Федеральный закон от 08.05.1994 г. № 3-ФЗ (ред. от 03.07.2019) «О статусе члена Совета Федерации и статусе депутата Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 1994. № 2. Ст. 74.

117. Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 257-ФЗ (ред. от 02.08.2019) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2007. № 46. Ст. 5553.

118. Федеральный закон от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ (ред. от 02.08.2019) «О транспортной безопасности» // Собрание законодательства РФ. 2007. № 7. Ст. 837.

119. Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ (ред. от 27.12.2018) «О безопасности дорожного движения» // СЗ РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.

120. Федеральный закон от 17.01.1992 г. № 2202-1 (ред. от 26.07.2019) «О прокуратуре Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 1995. № 47. Ст. 4472.

121. Федеральный закон от 25.04.2002 г. № 40-ФЗ (ред. от 01.05.2019) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // Собрание законодательства РФ. 2002. № 18. Ст. 1720.

122. Федеральный закон от 29.12.2017 г. № 443-ФЗ (ред. от 15.04.2019) «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2018. № 1 (Ч. 1). Ст. 27.

123. Харыбин А.Ю. Административная ответственность в области дорожного движения: учеб. пособие. Орел. ОрЮИ МВД России. 2013. 44 с.

124. Хачатуров Р.Л., Липинский Д.А. Общая теория юридической ответственности: моногр. СПб.: Издательство Р. Асланова «Юридический центр Пресс». 2007. 950 с.

125. Царакова А.П. Новые тенденции в обеспечении безопасности дорожного движения // Вестник Челябинского государственного университета. 2009. № 7. С. 69–73.

126. Шергин А.П. Предупреждение преступлений с административной преюдицией // Избранные труды юбиляра / сост. и отв ред. В.Г. Татарян. М.: Академия экономической безопасности МВД России. 2005. С. 121-124.

127. Якимов А.Ю. Административно-наказательная политика в области дорожного движения (состояние и перспективы) // Актуальные вопросы административно-деликтного права: материалы Междунар. науч.-практ. конф., посвященной 70-летию д-ру юрид. наук, проф. А.П. Шергина. М.: ВНИИ МВД России, 2005. С. 348-350.

128. Якимов А.Ю. Состояние опьянения как обязательный признак составов административных правонарушений (сравнительно-правовой анализ) // Административное право и процесс. 2014. № 10. С. 47-49.