

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

Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра «Конституционное и административное право»

(наименование)

40.05.01 Правовое обеспечение национальной безопасности

(код и наименование направления подготовки, специальности)

Государственно-правовая

(направленность (профиль)/специализация)

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (ДИПЛОМНАЯ РАБОТА)

на тему Административная ответственность за правонарушения в области
дорожного движения

Студент

К.С. Кузьмина

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

к.ю.н., В.В. Романова

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

Тольятти 2021

Аннотация

Актуальность выбранной темы для исследования обосновывается непрерывным ростом количества машин на долю населения.

Целью настоящей работы является проведение комплексного теоретико-практического анализа административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, выявлении существующих проблем и предложении путей нормативного совершенствования в данном вопросе.

Для достижения поставленной цели требуется выполнение следующих задач: проведение анализа законодательства в исследуемой области, изучение видов административных правонарушений в сфере дорожного движения, изучение особенностей состава административных правонарушений в области дорожного движения, проведение анализа статистики и рассмотрение возможных причин совершения административных деликтов в области дорожного движения, обозначение актуальных проблем в исследуемой области и разработка путей их решения.

Объект исследования являются общественные отношения в области дорожного движения, урегулированные нормами административного права, а также отношения, возникающие во время обеспечения безопасности дорожного движения.

Предметом работы послужили правовые нормы, регулирующие общественные отношения в сфере дорожного движения, а также проблемы, возникающие в процессе их реализации и пути их решения.

Структуру работы составляет: введение, 3 главы, 7 параграфов, заключение, список используемой литературы и используемых источников.

Оглавление

Введение.....	4
Глава 1 Общая характеристика административных правонарушений в области дорожного движения.....	7
1.1 Определение понятия, признаков и структуры административной ответственности в области дорожного движения..	7
1.2 Понятие и виды административных правонарушений в области дорожного движения	17
Глава 2 Особенности административной ответственности за отдельные виды правонарушений в области дорожного движения в РФ.....	30
2.1 Состав и особенности административного правонарушения по статье 12.2 КоАП РФ	30
2.2 Состав и особенности административного правонарушения по статье 12.7 КоАП РФ	35
2.3 Состав и особенности административного правонарушения по статье 12.8 КоАП РФ.	41
Глава 3 Зарубежный опыт привлечения к административной ответственности в области дорожного движения. Актуальные проблемы законодательства Российской Федерации о дорожном движении и пути их решения	51
3.1. Зарубежный опыт привлечения к административной ответственности в области дорожного движения	51
3.2 Актуальные проблемы в области дорожного движения в РФ и пути их решения.....	59
Заключение	66
Список используемой литературы и используемых источников.....	68

Введение

Актуальность выбранной темы обосновывается непрерывным ростом количества машин на долю населения. За последние десять лет Российский автопарк вырос на 30 процентов. В связи с этим остро встал вопрос об обеспечении безопасности дорожного движения.

«В нашей стране действует государственная система обеспечения безопасности дорожного движения, суть которой заключается в убеждении или при необходимости в принуждении, используя силу государственной власти, соблюдать законы дорожного движения всеми учреждениями и организациями, а также гражданами и должностными лицами. Для обеспечения эффективного и безопасного функционирования системы осуществляется комплекс мероприятий, которые подразделяются на 3 уровня:

1-й уровень - создание системы законодательных и иных нормативных правовых актов, а также стандартов и технических правил, содержащих общие требования безопасности ко всем компонентам системы: водитель, автомобиль, дорога, среда;

2-й уровень - реализация требований системы законодательных и иных нормативных правовых актов первого уровня в процессе создания транспортных средств, строительства, реконструкции и содержания улично-дорожной сети, организации дорожного движения, а также при подготовке водителей и обучении населения правилам безопасности движения;

3-й уровень - организация контроля надежности функционирования системы: водитель, автомобиль, дорога, среда в процессе дорожного движения и принятие мер для восстановления должного уровня безопасности системы» [37].

По статистике аварий по разным странам мира, приведенной на официальном сайте Росстата, за 2018 год Российская Федерация занимает 72 место из 175 стран.

В большинстве случаев дорожно-транспортные происшествия совершаются по вине водителя транспортного средства, именно поэтому они рассматриваются в качестве основного объекта воздействия в Стратегии безопасности дорожного движения, принятой в 2018 году и рассчитанной до 2024 года. Наиболее распространенная причина возникновения дорожно-транспортных происшествий является превышение установленной скорости движения.

Объект исследования являются общественные отношения в области дорожного движения, урегулированные нормами административного права, а также отношения, возникающие во время обеспечения безопасности дорожного движения.

Исследуемая тема не оставила равнодушными большое количество авторов, таких как: Б.В. Россинский, А.Б. Агапов, И.Н. Зубов, В.П. Митин, С. Н. Антонов, И.С. Иванов, П.И. Кононов, В.И. Жулев, В.В. Головкин, О.В. Панкова, С.В. Кузякин, Е.Н. Федорова и другие.

Нормативно-правовую основу работы составили: Конституция Российской Федерации, Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, Уголовный кодекс Российской Федерации, Федеральный закон «О безопасности дорожного движения», а также еще большое количество нормативно-правовых актов, регулирующих правоотношения связанные с обеспечением безопасности дорожного движения.

Предметом работы послужили правовые нормы, регулирующие общественные отношения в сфере дорожного движения, а также проблемы, возникающие в процессе их реализации и пути их решения.

Целью настоящей работы является проведение комплексного теоретико-практического анализа административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, выявлении существующих проблем и предложении путей нормативного совершенствования в данном вопросе.

Задачи, выполняемые для достижения цели исследования:

- провести анализ законодательства в исследуемой области
- сформулировать понятийный аппарат в области обеспечения безопасности дорожного движения
- изучить виды административных правонарушений в сфере дорожного движения
- изучить особенности состава административных правонарушений в области дорожного движения
- рассмотреть административные наказания, назначаемые за совершение правонарушения в сфере дорожного движения
- проанализировать статистику и рассмотреть возможные причины совершения административных деликтов в области дорожного движения
- обозначить актуальные проблемы в исследуемой области и разработать пути для их решения

Методологической основой исследования послужили как общенаучный метод познания, так и частнонаучные, и специальные методы: исторический, формально-юридический, логико-юридический, сравнительно-правовой, системно-структурный, статистический, а также анализ документов и материалов практики.

Структуру работы составляет: введение, 3 главы, 7 параграфов, заключение, список используемой литературы и используемых источников.

Глава 1. Общая характеристика административных правонарушений в области дорожного движения.

1.1 Определение понятия, признаков и структуры административной ответственности в области дорожного движения

Проблема безопасности дорожного движения затрагивает каждого человека, выходящего на улицу. Процесс урбанизации сыграл решающую роль в том, что с каждым годом конвейеры автомобильных заводов массово производят все большее количество автомобильного транспорта. В дальнейшем автомобиль, выезжая на дорогу, становится потенциальным источником опасности. Для регулирования процесса передвижения по дороге существует юридическая ответственность, то есть мера государственного принуждения. Она регламентирована нормами права, за поведение, противоречащее им.

Юридической ответственностью можно назвать правоотношения, в которые вступает нарушитель и государство, в лице его компетентных органов. Наиболее широкое распространение получило мнение по поводу того, что юридическая ответственность это форма государственного принуждения. Так, С.С. Алексеев считает, что «сущность юридической ответственности заключается в обязанности правонарушителя претерпевать негативные последствия от совершенного им деяния, в виде мер государственного принуждения» [3].

А.В. Малько определяет юридическую ответственность как: «необходимость для виновного лица подвергнуться мерам государственного воздействия, претерпеть определенные отрицательные последствия; или как вид и меру принудительного лишения лица известных благ» [40].

«Такая категория как «ответственность» - сложная и многогранная. Современная наука в ней выделяет две категории - негативную (ретроспективную) и позитивную (перспективную) ответственность.

Для нормального функционирования правовой системы и поведения личности важны оба эти аспекта. Первый предполагает ответственность за уже совершенные деяния, он давно и обстоятельно разработан юридической наукой, подробно регламентируется законодательством всех стран. Это классический подход к трактованию понятия «юридическая ответственность», который существует на протяжении тысячелетий - с тех пор как возникли государство, право, законы, преступность.

Сущность второго подхода (перспективного) базируется на внутреннем убеждении в необходимости правомерного, социально полезного поведения. Под позитивной ответственностью подразумевается не "расплата" за уже содеянное, а ответственность за надлежащее исполнение своих обязанностей, порученное дело, за добросовестное поведение; ответственность перед обществом, государством, коллективом, семьей, окружающими» [3].

Д.А. Липинский в свою очередь дает следующее понятие юридической ответственности: «это нормативная, гарантированная и обеспеченная государственным принуждением, убеждением или поощрением юридическая обязанность по соблюдению и исполнению требований норм права, реализующаяся в правомерном поведении субъектов, одобряемом или поощряемом государством, а в случае ее нарушения – обязанность правонарушителя претерпеть осуждение, ограничение прав имущественного или личного неимущественного характера и ее реализация» [19].

Предпочтительней все-таки будет понятие, данное выше упомянутым автором, так как он наиболее полноценно его раскрывает, упоминая про ретроспективную и перспективную форму реализации рассматриваемой ответственности.

В юридической литературе общепринято различать такие виды юридической ответственности: уголовная, гражданско-правовая, административная, дисциплинарная, материальная, процессуальная, конституционная, международно-правовая. Для исследуемой темы следует

обратить особо внимание именно к административной ответственности в области дорожного движения.

Историческим началом изучения вопроса административной ответственности в сфере дорожного движения можно считать первую четверть прошлого века. Ратификация в России Международной конвенции о дорожном движении 1909 года стала первым шагом в привлечении внимания к регулированию этой проблемы [17]. Данный международный договор был заключен с целью повышения безопасности участников дорожного движения, при помощи определения стандартов передвижения, определения первых дорожных знаков.

Следующим шагом к развитию международного сотрудничества в автомобильной сфере стало подписание в 1925 году Международной конвенции относительно передвижения автомобилей [18]. Но в это время уже началось внутригосударственное становление административного законодательства, которое большинство ученых разделяют на четыре этапа.

Первый этап условно обозначен с 1917 по 1984 годы, и так как данный исторический период отличился небольшим количеством транспорта на дорогах, вопрос отсутствия единого законодательства, регулирующего данную область, не считался приоритетным. Более серьезные шаги были приняты как раз во втором этапе (с 1984 по 2002 год) введением в действие первого в нашей стране Кодекса РСФСР об административных правонарушениях.

Многие авторы, например, такие как В.В. Молчанов объединяют третий и четвертый этапы, ввиду непродолжительности третьего, обозначен он с 2002 по настоящее время. Это период принятия и действия с 2002 года и по сей день Кодекса об административных правонарушениях [12].

До сих пор в Кодексе об административных правонарушениях не содержится понятия административной ответственности вообще, не говоря о ее толковании в области регулирования дорожного движения. Стоит, все-таки,

в этом разобраться, рассмотрев позиции ученых, изучавших и рассуждавших в своих работах о данном институте.

Попытки определить понятие административной ответственности начинают свой отсчет еще с середины прошлого века. Несмотря на то, что существует большое количество мнений по этому вопросу, таких ученых как, Д.Н. Бахах, В.В. Головкин, К.С. Бельский, А.Б. Агапов, Б.В. Россинский и т.д. не закрепление законодателем дефиниции «административная ответственность», говорит все же об отсутствии единого взгляда.

По мнению Б.В. Россинского «административная ответственность – это вид юридической ответственности, который выражается в назначении органом или должностным лицом, наделенным соответствующими правонарушениями» [36].

А вот А.Б. Агапов в своих трудах определяет административную ответственность, как «меру принудительного воздействия, применяемую к лицу, виновному в совершении административного правонарушения, ограничивающая имущественные или неимущественные права нарушителя либо устанавливающая его дополнительные обязанности» [2].

В свою очередь Л.А. Николаева исследовала настоящее понятие с субъективно-личностной стороны как: «особое правовое состояние, когда лицо, нарушившее правовую норму, обязано претерпеть определенные правовые последствия – лишения и ограничения, применяемые к нему государством» [41].

Административная ответственность в юридической литературе описывается как комплекс неблагоприятных для лица правовых последствий в виде предусмотренных административно-правовой нормой мер административного наказания, применяемых уполномоченным органом, должностным лицом или судьей в связи с совершением этим лицом административного правонарушения.

В постановлении N 47-13 Межпарламентской Ассамблеи государств - участников СНГ "О Глоссарии терминов и понятий, используемых государствами - участниками СНГ в пограничной сфере" термин административная ответственность определяется как: « вид ответственности, заключающийся в применении административного взыскания к физическому лицу, совершившему административное правонарушение, а также к юридическому лицу, признанному виновным и подлежащему административной ответственности в соответствии с национальным законодательством» [21].

Таким образом, исходя из множества мнений прописанных учеными в своих монографиях, диссертациях, статьях, учебной литературе, которые были приведены выше, можно выделить некоторые признаки, присущие административной ответственности:

1. представляет собой вид юридической ответственности, включая в себя все признаки последней, но, в свою очередь, имея особые признаки, присущие только ей,
2. меры административной ответственности содержатся в Кодексе об административных правонарушениях и законов субъектов РФ, принимаемых в соответствии с ним, и осуществляется на его основании,
3. наступает исключительно за совершение административного правонарушения,
4. назначается определенным кругом уполномоченных на то лиц,
5. субъектами административного правонарушения считаются физические и юридические лица,
6. применение административной ответственности не влечет судимости лица, совершившего правонарушение.

Итак, на основе признаков, приведенных выше, можно составить следующее понятие: административная ответственность это – вид юридической ответственности, которая наступает за совершение

правонарушителем административного проступка, установленного КоАП РФ и законами субъектов РФ.

Исходя из методики К.С. Вельского, можно также обозначить следующие признаки административной ответственности в области дорожного движения [6]:

Прежде всего, административная ответственность в сфере автомобильного движения - это механизм, который действует на основе административно-материальных и административно-процессуальных норм, первые из которых содержатся в различных нормативных правовых актах как законодательного, так и подзаконного уровня, как на федеральном уровне, так и на уровне субъекта федерации.

Второе, административная ответственность в области дорожного движения возникает вследствие совершенного административного правонарушения в данной сфере.

Третье, административная ответственность в сфере дорожного движения исполняется в охранительном правоотношении, по ходу которого правонарушитель отвечает перед государством в лице судьи либо органа исполнительной власти, наделенного полномочиями применять соответствующие административные наказания:

Четвертое, административная ответственность в области дорожного движения характеризуется как самостоятельное процессуальное производство - производство по делам об административных правонарушениях, то есть как особый процессуальный порядок, включающий в себя относительно компактные и расположенные в определенном порядке группы соответствующих процессуальных действий.

Обозначенные выше признаки в своей общей совокупности дают движение на пути к пониманию сущности административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

Переходя к административной ответственности в области дорожного движения, следует отметить, что ее определение выстраивается из совокупностей общественных отношений, возникающих в процессе дорожного движения, а точнее при перемещении по дороге людей на транспортных средствах и пешеходов.

Институт административной ответственности является основой системы правового регулирования безопасности дорожного движения [38]. Ее осуществление происходит на основе применения административных наказаний, возложенных на органы Государственной инспекции безопасности дорожного движения. Именно этот элемент совместно с профилактической работой является главным в предупреждения и пресечения правонарушений в области безопасности дорожного движения [20].

Вместе с тем, для наиболее развернутого представления об административной ответственности в области дорожного движения, требуется сформулировать определение этого понятия с помощью вышеупомянутых признаков и ее структуры.

Административная ответственность представляет собой один из основных правовых средств противодействия административной деликтности в разных областях жизнедеятельности, область дорожного движения также не является исключением. Ее основные задачи ориентированы на обеспечение безопасности и повышение дисциплины участников дорожного движения.

Структура юридической ответственности вообще и административной ответственности в частности, как известно, включает в себя составные элементы, отсутствие хотя бы одного из которых исключает саму эту ответственность в целом. Этими элементами являются: основание наступления ответственности, субъекты, подлежащие административной ответственности, меры ответственности, условия и процедура (производство).

Так, под фактическим основанием наступления административной ответственности можно считать нарушение правовых норм, которые

охраняются административными санкциями. В нашем случае это нарушение правил безопасности дорожного движения.

Субъектами по действующему КоАП РФ считаются физические и юридические лица. Общим субъектом применительно к физическому лицу будет считаться вменяемое лицо, достигшее на время совершения правонарушения возраста 16 лет. Особыми субъектами являются несовершеннолетние, военнослужащие, должностные лица.

Также выделяют юридических лиц, как особых субъектов административной ответственности. Специальными субъектами ответственности будут считаться: капитаны морских и речных судов, продавцы и также водители, которые напрямую относятся к теме исследуемой нами области. На данную группу субъектов распространяются специфические наказания, которые не применимы к обычным гражданам или должностным лицам.

Под мерами административной ответственности понимаются ее наказания и применительно к области дорожного движения, наиболее распространенной является штраф. Относительно 12 главы в КоАП РФ закреплены такие меры административной ответственности как:

- предупреждение;
- административный штраф;
- конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения;
- лишение специального права управления транспортными средствами;
- административный арест;
- обязательные работы.

Условиями наступления административной ответственности будет, как было упомянуто ранее, наступление 16 летнего возраста, наличие вины, вменяемость лица.

В производство по административным делам входит комплекс процессуальных мероприятий, проводимых во время производства о нарушении норм административного права, начиная от возбуждения и при несогласии с решением, его пересмотром.

Про нормативно-правовую основу области дорожного движения сказано в Федеральном законе "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 29.12.2017 N 443-ФЗ [45]. В нём закреплено, что «правовое регулирование организации дорожного движения в Российской Федерации основывается на Конституции Российской Федерации, международных договорах Российской Федерации, а также актах, составляющих право Евразийского экономического союза, и состоит из настоящего Федерального закона, других федеральных законов и иных нормативных правовых актов Российской Федерации и принимаемых в соответствии с ними законов и иных нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации, муниципальных нормативных правовых актов в области организации дорожного движения» [45].

«Согласно статье 2 Конституции Российской Федерации человек, его права и свободы являются высшей ценностью. Признание, соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина – обязанность государства. Для исполнения государством этой обязанности и создания безопасных, благоприятных условий жизни людей необходимо эффективное законодательство об административных правонарушениях, обеспечивающее выявление, предупреждение и профилактику противоправных деяний» [13].

Требования по обеспечению безопасности дорожного движения устанавливаются Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 N 196-ФЗ. В нем же, даны определения основным терминам, используемым, для изучения вопросов, связанных с областью дорожного движения. Например, дорожное движение в вышеуказанном законе

определяется как: «совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог» [44].

Помимо выше перечисленных, общественные отношения в области безопасности дорожного движения регулируют большое количество нормативно-правовых актов, например, такие как: глава 12 КоАП РФ [12], в котором перечислены правонарушения в этой сфере и существующая ответственность за их совершение; ФЗ от 25.04.2002 N 40-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" [48]; ФЗ "О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 01.07.2011 N 170-ФЗ [50]; ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 08.11.2007 N 257-ФЗ [47]; ФЗ "О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля" от 26.12.2008 N 294-ФЗ [49]; ФЗ «О полиции» от 07.02.2011 N 3-ФЗ [4646] и тд.

Кроме того, существует указ Президента от 15.06.1998 N 711 "О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения" [43], в котором регламентированы система, права, обязанности Госавтоинспекции при осуществлении государственного надзора в области безопасности дорожного движения.

Также, не последнюю роль в рассматриваемой сфере играют такие подзаконные акты, как постановления правительства. Самым ярким примером служит Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 "О Правилах дорожного движения", утвержденное в целях обеспечения порядка и безопасности дорожного движения [27]; также совсем недавно вступившие в силу Постановление Правительства РФ от 01.10.2020 N 1586 "Об утверждении

Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом" [23] и постановление Правительства РФ от 17.12.2013 N 1177 "Об утверждении Правил организованной перевозки группы детей автобусами" [25]; постановление Правительства РФ от 15.09.2020 N 1434 "Об утверждении Правил проведения технического осмотра транспортных средств, а также о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации" [24]; постановление Правительства РФ от 19.08.2013 N 716 "О федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения" [26] и другие.

Таким образом, из вышеприведенных признаков, изучению структуры, законодательства в рассматриваемой области, можно выделить один из вариантов определения понятия административной ответственности в области дорожного движения – это вид юридической ответственности, нормы которой содержатся в КоАП РФ и законах субъектов РФ, и налагаются государством за совершение правонарушителем, противоправного проступка, посягающего на безопасность участников дорожного движения.

1.2 Понятие и виды административных правонарушений в области дорожного движения

Безопасность является одной из фундаментальных потребностей, согласно теории всеми известного американского психолога Абрахама Маслоу [1]. И с этим нельзя не согласиться, ведь человек не может существовать вне безопасной для его жизни среды.

Россия славится необъятными просторами своих территорий и в связи с этим на данный момент занимает пятое место среди стран по протяженности автомобильных дорог (1 542 196,2 км). С увеличением их километража, меняется в большую сторону и количество транспорта, передвигающегося по ним. А значит, появляется наибольшая вероятность совершения участниками дорожного движения административных правонарушений.

В области дорожного движения, каждый год совершается невообразимое количество нарушений правил дорожного движения, по официальным данным статистики Росстата в 2019 году было совершено 164358 дорожно-транспортных происшествий. В них погибло 16981 и 210877 человек получило ранения разной степени тяжести.

Именно нарушения правил дорожного движения в дальнейшем приводят к возникновению аварийных ситуаций, крупнейших дорожно-транспортных происшествиях со смертельным исходом. Поэтому, первоочередной задачей правоохранительных органов является обеспечение контроля не только за преступностью, но и эффективное предупреждение административных деликтов - правонарушений. Совершение деликта связано не только с нарушением правовой нормы, но и с обязанностью компетентных на то органов, вовремя среагировать на правонарушение [8].

Федеральный Закон "О безопасности дорожного движения" от 10.12.1995 N 196-ФЗ устанавливает основные принципы обеспечения безопасности дорожного движения: «приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности; приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении; соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения» [44].

Административная ответственность невозможна без совершения противоправного поступка, то есть правонарушения.

Понятие «административное правонарушение в области дорожного движения» формируется из общего понятия «административное правонарушение», закрепленного в части 1 статье 2.1 КоАП РФ и обозначено как: «противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, за которое настоящим Кодексом или законами субъектов

Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность» [12].

Определение понятия любого явления строится из совокупностей присущих ему отличительных особенностей. Поэтому для наиболее развернутого определения понятия административной ответственности в области дорожного движения, следует подробно рассмотреть признаки, - присущие ей.

Из легального определения, закрепленного в РФ, можно выделить следующие признаки, присущие административным правонарушениям:

- противоправность
- виновность
- наказуемость
- общественная опасность

Противоправность выражается в том, что совершенным деянием (действием, бездействием) обязательно нарушается конкретная норма права, в нашем случае норма законодательства об административных правонарушениях. Противоправное деяние, для признания его административно наказуемым, должно быть совершено виновным лицом.

Вина, по ст. 2.2 КоАП РФ, может быть выражена в умышленной форме и совершенная по неосторожности [12]. Наказуемость выражается в установлении административной ответственности за совершение противоправного деяния, предусмотренное КоАП РФ, либо законами субъектов РФ.

Общественная опасность как один из признаков административного правонарушения является спорным. Среди ученых, занимающихся данным вопросом, было выделено три точки зрения, относительно социально-правовой сущности административного правонарушения [16]:

Приверженцы первой точки зрения считают, что одни административные правонарушения общественно опасны, а у других не имеется такого признака [10].

Другие, и вовсе считают, что административные правонарушения обладают признаком общественной вредности, но не являются общественно опасными [9],[11].

Последние, признают общественную опасность и преступления и правонарушения [5].

У Д.А. Липинского по данному вопросу такая точка зрения: «Преступления и правонарушения отличаются по степени и характеру общественной опасности, но всем правонарушениям присущ признак общественной опасности, если нет общественной опасности, нет и правонарушения» [15]. Разделяя позицию вышеупомянутого автора, хотелось бы в дальнейшем все-таки увидеть общественную опасность, как один из признаков административного права, в определении, закрепленном в КоАП РФ. Так как в части статей, рассматриваемой главы, можно отметить не просто общественную вредность, а реальную угрозу безопасности личности и общества. Примером послужат статьи 12.8, 12.24, 12.29, 12.32 КоАП РФ и тд.

«Административное правонарушение в области дорожного движения — противоправное, виновное (умышленное или неосторожное) нарушение или невыполнение норм законов Российской Федерации, правил и государственных стандартов, регулирующих общественные отношения, складывающиеся в области дорожного движения, за которые законодательством предусмотрена административная ответственность» [4]. Из данного понятия можно сделать вывод о том, что данный автор не считает «общественную опасность» как еще один признак административного правонарушения.

В.В. Мальцев в свою очередь на этот счет говорит о том, что «общественная опасность – свойство любого правонарушения (посягательства)»

Все же правильно будет считать так, как и многие авторы, включающие в список признаков административного правонарушения общественную опасность по умолчанию, хотя это законодательно и не закреплено.

Деяния, которые содержат в себе все описываемые признаки, не всегда будут являться административным правонарушением, так как в них может отсутствовать состав данного правонарушения.

Состав административного правонарушения в области дорожного движения включает в себя совокупность признаков, наличие которых относит рассматриваемый проступок к категории административного.

Объектом административного правонарушения будут являться общественные отношения, подлежащие охране мерами административной ответственности, которым противоправным деянием наносится вред. Объектами административных правонарушений, сформулированных конкретно в главе 12 КоАП РФ, являются общественные отношения, складывающиеся в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, и эксплуатации транспорта.

Общий объект - совокупность общественных отношений в сфере дорожного движения, урегулированных нормами административного права.

«Под субъектами дорожного движения понимается лицо, совершившее общественно опасное деяние в области дорожного движения и способное нести административную ответственность» [39].

Субъектом рассматриваемых правонарушений чаще всего становятся водители транспортных средств, которые нарушают нормы правил дорожного движения, реже - пешеходы и иные участники дорожного движения. Ими будут являться в некоторых случаях и должностные лица как специальные субъекты, так например, по ст. 12.35 КоАП РФ субъектом ответственности

будет выступать сотрудник Государственной инспекции безопасности дорожного движения за «незаконное ограничение прав на управление транспортным средством и его эксплуатации».

Субъективная сторона административного правонарушения в области дорожного движения зависит от субъекта деяния. Если субъектом будет являться физическое лицо, то субъективная сторона состава правонарушения является психическое отношение лица к своему противоправному поведению и его последствиям. Оно характеризуется виной в умышленной форме или наступившей в результате неосторожности.

Если же субъектом выступает юридическое лицо, то его вина определяется по ч. 2 ст. 2.1 КоАП РФ: «если будет установлено, что у него имелась возможность для соблюдения правил и норм, за нарушение которых настоящим Кодексом или законами субъекта Российской Федерации предусмотрена административная ответственность, но данным лицом не были приняты все зависящие от него меры по их соблюдению» [12].

Объективная сторона административного правонарушения – это совокупность признаков, характеризующих внешнее проявление данного правонарушения.

Объективная сторона состава характеризует проступок как акт внешнего поведения правонарушителя и включает в себя такие признаки состава административного правонарушения, как противоправное действие или бездействие и наступившие вредные последствия. Так, например, нарушение водителями транспортных средств правил дорожного движения может выражаться в разных действиях: превышении установленной скорости движения (Статья 12.9 КоАП РФ), нарушении правил перевозки людей (Статья 12.23 КоАП РФ), проезду на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика (Статья 12.12 КоАП РФ).

Последствиями таких действий могут быть: создание опасности в дорожном движении, создание помех для участников движения, создание аварийных ситуаций или совершение дорожно-транспортного происшествия.

Под административным правонарушением в области дорожного движения следует понимать посягающее на безопасность дорожного движения, здоровье и законные права граждан, участвующих в дорожном движении, а также на установленный порядок использования транспортных средств и порядок управления по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий, противоправное, виновное действие либо бездействие физического (а в ряде случаев — и юридического) лица, за которое КоАП предусмотрена административная ответственность.

Закреплены административные правонарушения в области дорожного движения в главе 12 КоАП РФ и в этот объем включено чуть меньше 40 статей [12].

Выделяют множество классификаций видов административных правонарушений в области дорожного движения по различным основаниям. Например, в зависимости от субъекта, посягающего на безопасное передвижения по дороге.

Все составы правонарушений главы 12 КоАП РФ совершают физические лица. Статьи, в которых субъект юридическое лицо следуют друг за другом и их всего две это – статья 12.33 КоАП РФ (повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений) и 12.34 КоАП РФ (несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений). Также, устанавливающие ответственность на должностное лицо, 12.35 КоАП РФ (незаконное ограничение прав на управление транспортным средством и его эксплуатацию) ответственное за обеспечение

безопасности дорожного движения (ГИБДД). Объектами данного правонарушения являются общественные отношения, складывающиеся в связи с защитой прав и законных интересов участников дорожного движения

Однако по статье 12.31 КоАП РФ (выпуск на линию транспортного средства, не зарегистрированного в установленном порядке, не прошедшего государственного технического осмотра или технического осмотра, с заведомо подложными государственными регистрационными знаками, имеющего неисправности, с которыми запрещена эксплуатация, с установленными без соответствующего разрешения устройствами для подачи специальных световых или звуковых сигналов либо с незаконно нанесенными специальными цветографическими схемами автомобилей оперативных служб) субъектом правонарушения тоже будет выступать должностное лицо, но ответственное за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств.

Также особым субъектом будут являться водители транспортных средств, совершающие наибольшую часть правонарушений в рассматриваемой области административного права.

И согласно Постановлению Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 N 20 «водителем признается не только лицо, получившее в установленном законом порядке право управления транспортными средствами, но и иное лицо, управляющее транспортным средством, в том числе не имеющее права управления всеми или отдельными категориями (подкатегориями) транспортных средств либо лишенное такого права. К водителю приравнивается лицо, обучающее вождению, при осуществлении учебной езды» [22].

Пешеходы – это лица, находящиеся вне транспортного средства на дороге либо на пешеходной или велопешеходной дорожке и не производящее на них работу [27]. К сожалению, они довольно часто являются нарушителями норм административного права, посягающих на безопасное передвижение по

дороге, примером служит статья 12.29 КоАП РФ (нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным лицом, участвующим в процессе дорожного движения).

Ряд правонарушений, связанных с управлением транспортным средством, например, статья 12.7 КоАП содержит норму с ответственностью за управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством.

Так, рассмотрев жалобу ФИО1 на постановление мирового судьи судебного участка № по Чистопольскому судебному району Республики Татарстан от ДД.ММ.ГГГГ, вынесенное по делу об административном правонарушении в отношении заявителя по части 2 статьи 12.7 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, установил: постановлением мирового судьи судебного участка № по Чистопольскому судебному району Республики Татарстан от ДД.ММ.ГГГГ ФИО1 признан виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного частью 2 статьи 12.7 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, и ему назначено административное наказание в виде административного ареста сроком на 10 суток.

Факт административного правонарушения и виновность ФИО1 подтверждается совокупностью доказательств: рапортом сотрудника Отдела МВД России по <адрес> (л.д.13); протоколом об административном правонарушении, составленным по части 2 статьи 12.7 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в отношении ФИО1, в котором изложено существо правонарушения (л.д.3), протоколом об отстранении от управления транспортным средством (л.д. 15), протоколом задержания транспортного средства (л.д.15); постановлением мирового судьи судебного участка № по Чистопольскому судебному району Республики Татарстан от ДД.ММ.ГГГГ о привлечении ФИО1 к административной ответственности по части 1 статьи 12.8 Кодекса Российской Федерации об

административных правонарушениях и назначении ему наказания в виде лишения права управления транспортными средствами на срок полтора года, постановление вступило в законную силу ДД.ММ.ГГГГ (л.д. 7), другими материалами дела.

В ходе рассмотрения жалобы оснований для изменения постановления в части назначенного наказания не установлено, в качестве смягчающих административную ответственность обстоятельств учтены: состояние здоровья ФИО1 и его близких родственников, наличие на иждивении одного малолетнего и одного несовершеннолетнего ребенка, отсутствие обстоятельств, отягчающих административную ответственность.

Таким образом, привлечение ФИО1 к административной ответственности является законным, оснований для изменения постановления мирового судьи не имеется.

Судья решил: постановление мирового судьи судебного участка № по Чистопольскому судебному району Республики Татарстан от ДД.ММ.ГГГГ о привлечении ФИО1 к административной ответственности по части 2 статьи 12.7 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях – оставить без изменения, а жалобу ФИО1 – без удовлетворения [34].

В продолжение, ряда правонарушений касательно управления ТС статьи можно назвать статьи 12.1 (управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке, транспортным средством, не прошедшим государственного технического осмотра или технического осмотра), 12.2 (управление транспортным средством с нарушением правил установки на нем государственных регистрационных знаков), 12.3 (управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов, предусмотренных Правилами дорожного движения), 12.5 (управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена, или транспортным

средством, на котором незаконно установлен опознавательный знак "Инвалид") КоАП РФ.

Административные правонарушения в сфере дорожного движения можно также разделить в зависимости от объекта, рассматриваемых правоотношений. Например, объектом правонарушения, установленного статьей 12.25 КоАП РФ (невыполнение требования о предоставлении транспортного средства или об остановке транспортного средства) являются общественные отношения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, а также установленный порядок управления.

А вот, объектом 12.21 КоАП РФ (нарушение правил перевозки грузов, правил буксировки) будет безопасность дорожного движения, ПДД, и нарушение установленного порядка регулирования перевозки грузов и буксировки и тд.

Само собой существует ответственность за вождение в состоянии опьянения (12.8 КоАП РФ) и за невыполнение водителем транспортного средства требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (12.26 КоАП РФ).

Правонарушение, влекущее ответственность по статье 12.8 КоАП РФ представляет опасность тем, что под воздействием алкоголя в крови водителя его внимание снижается, время реакции увеличивается, координация движений ухудшается. Точно к таким же последствиям приводит наркотическое или иное опьянение.

Санкция статьи 12.9 КоАП РФ устанавливает административную ответственность за наиболее распространенный вид нарушения правил дорожного движения, который является основной причиной совершения дорожно-транспортных происшествий - превышение установленной скорости движения.

Статья, в которой происходит взаимодействия водителя и пешехода - 12.18 КоАП РФ, которая предусматривает ответственность за не

предоставление преимущества в движении пешеходам или иным участникам дорожного движения.

При дорожно-транспортном происшествии водитель, причастный к нему, обязан немедленно остановить (не трогать с места) транспортное средство, включить аварийную сигнализацию и выставить знак аварийной остановки, не перемещать предметы, имеющие отношение к происшествию. При нахождении на проезжей части водитель обязан соблюдать меры предосторожности [27]. Несоблюдение эти требований, прописанных в правилах дорожного движения, как и описанных ранее несет за собой наступление административной ответственности по статье 12.27 КоАП РФ.

Нельзя не отметить общественную опасность нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего урегулированное статьей 12.24 КоАП РФ.

В п. 19 постановлению Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 № 20 сказано, что «по делам об административных правонарушениях, связанных с нарушением правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортных средств, повлекшим причинение легкого либо средней тяжести вреда здоровью потерпевшего (статья 12.24 КоАП РФ), необходимо иметь в виду, что субъектом таких правонарушений является водитель транспортного средства. Если нарушение правил дорожного движения РФ, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего, было допущено пешеходом или иным участником дорожного движения (за исключением водителя транспортного средства), действия указанных лиц квалифицируются по части 2 статьи 12.30 КоАП РФ [22].

При рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных статьей 12.24 КоАП РФ, следует учитывать, что водитель транспортного средства, нарушивший правила дорожного движения или правила эксплуатации транспортных средств, для целей применения данной

статьи не может одновременно являться и лицом, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, и потерпевшим. В связи с этим, если в результате дорожно-транспортного происшествия пострадал только водитель, его действия (бездействие) квалификации по указанной выше норме не подлежат» [22].

Таким образом, из вышесказанного можно сделать вывод о том, что перечень административных правонарушений в области дорожного движения велик, и его можно группировать по различным основаниям. Но их всех объединяет то, что направлены они на строгое соблюдение порядка дорожного движения, обеспечивающего нормальную, ритмичную и четкую работу автомобильного транспорта, что в конечном итоге обеспечивает безопасность всех участников дорожного движения.

Глава 2. Особенности административной ответственности за отдельные виды правонарушений в области дорожного движения в РФ.

2.1 Состав и особенности административного правонарушения по статье 12.2 КоАП РФ

Административной ответственности по ст. 12.2 КоАП РФ подлежит лицо, управляющее транспортным средством с нарушением правил установки на нем государственных регистрационных знаков.

Для правильной квалификации рассматриваемого правонарушения следует руководствоваться Федеральным законом от 03.08.2018 N 283-ФЗ "О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" [51], в котором разъяснены такие понятия: «государственный регистрационный номер транспортного средства - индивидуальное буквенно-цифровое обозначение, присваиваемое транспортному средству регистрационным подразделением. А государственный регистрационный знак транспортного средства - изделие, изготовленное в соответствии с требованиями национального стандарта и содержащее государственный регистрационный номер транспортного средства».

Предметом правонарушений по ст. 12.2 КоАП РФ является государственный регистрационный знак ТС.

Правонарушение по части 1 статьи 12.2 КоАП РФ выражено в управлении транспортным средством с нечитаемыми, нестандартными или установленными с нарушением требований государственного стандарта государственными регистрационными знаками.

Стоит отметить, что согласно примечанию к рассматриваемой статье нестандартным государственным регистрационным знаком будет считаться тот, который не соответствует требованиям, установленным в соответствии с

законодательством о техническом регулировании. Например, когда нарушена целостность покрытия государственного регистрационного знака.

Нечитаемым же является, если его нельзя будет прочитать хотя бы одну из букв или цифр заднего государственного регистрационного знака в темное время суток с расстояния 20 метров, а в светлое время суток хотя бы одной из букв или цифр переднего или заднего государственного регистрационного знака.

В этом случае к ответственности привлекается водитель автомобиля, на котором государственный регистрационный знак нельзя прочитать вследствие естественных причин, таковой является плохие погодные условия (снег, грязь). На первый раз, возможно, обойтись предупреждением, но если не устранить причину (протереть знак в данной ситуации) ответственностью будет выписанный сотрудником Государственной инспекции безопасности дорожного движения штраф, в размере 500 рублей.

«Объективную сторону состава административного правонарушения, предусмотренного частью 1 статьи 12.2 КоАП РФ, образует также управление транспортным средством, на котором государственные регистрационные знаки установлены с нарушением требований государственного стандарта, определенных к их установке на транспортном средстве, за исключением нарушений, связанных с местом установки таких знаков (например, способ крепления государственных регистрационных знаков не соответствует установленным требованиям)» [22].

Объективную сторону части 2 рассматриваемой статьи КоАП РФ составляет управление транспортным средством:

- без государственных регистрационных знаков, в том числе без одного из них
- при наличии государственных регистрационных знаков, установленных в нарушение требований государственного стандарта на не

предусмотренных конструкцией транспортного средства для этого местах (в том числе только одного из них)

— с государственными регистрационными знаками, видоизмененными или оборудованными с применением устройств или материалов, препятствующих идентификации государственных регистрационных знаков либо позволяющих их видоизменить или скрыть (в том числе только одного из них), включая случаи, когда на момент остановки транспортного средства такие устройства или материалы не применялись для видоизменения или сокрытия государственных регистрационных знаков (в том числе только одного из них).

Место крепления государственного регистрационного знака представляет собой плоскую вертикальную прямоугольную поверхность и имеет параметры, не допускающие деформирования знака при установке. Согласно ГОСТу Р 50577-93 [54] передний регистрационный знак должен быть установлен по оси симметрии транспортного средства. Но также допустима установка переднего регистрационного знака слева от оси симметрии транспортного средства по направлению движения транспортного средства.

Также возможна фиксация государственных регистрационных знаков с помощью рамок. Винты, шурупы, рамки не должны закрывать или искажать надпись "RUS", буквы или цифры, изображение Государственного флага Российской Федерации на знаке [54].

Видоизмененным будет считаться государственный регистрационный знак, с внесенными изменениями, искажающими значение нанесенного на него номера транспортного средства. Примером будет намеренное заклеивание символов (чисел или букв) в личных целях. Также государственный регистрационный знак будет считаться видоизмененным, если после его установки возникают трудности в его идентификации.

На сегодняшний день существует множество устройств, препятствующих идентификации и позволяющих, каким либо образом видоизменить, скрыть государственный регистрационный знак автомобиля. Недобросовестные водители применяют такие приспособления для того, что избежать ответственности за правонарушения, фиксируемые камерой Государственной инспекции безопасности дорожного движения.

Для доказательства использования тех или иных устройств в указанных выше целях может выступать, например, произведенная уполномоченным должностным лицом в ходе выявления административного правонарушения видеозапись, фотография, приобщаемая к материалам дела об административном правонарушении и в дальнейшем подлежащая оценке по правилам статьи 26.11 КоАП РФ.

«При квалификации действий лица по части 3 (установка на транспортном средстве заведомо подложных государственных регистрационных знаков) или 4 (управление транспортным средством с заведомо подложными государственными регистрационными знаками) статьи 12.2 КоАП РФ под подложными государственными регистрационными знаками следует понимать знаки:

— не соответствующие требованиям, установленным законодательством о техническом регулировании, в части нарушений при их изготовлении требований национального стандарта Российской Федерации относительно технических условий и конструкторской документации (в частности, государственные регистрационные знаки (в том числе один из них), не соответствующие основным размерам таких знаков, предназначенных для определенной группы транспортных средств; форма и характер начертания, толщина линий цифр и букв, применяемых на лицевой стороне которых, изменены);

— изготовленные в соответствии с техническими требованиями государственные регистрационные знаки (в том числе один из них), в которые

были внесены изменения, искажающие нанесенные на них символы, в частности один из них (например, выдавливание, механическое удаление символа (символов), подчистка, подкраска), и допускающие иное прочтение государственного регистрационного знака;

— соответствующие техническим требованиям государственные регистрационные знаки (в том числе один из них), отличные от внесенных в регистрационные документы данного транспортного средства (например, выдававшиеся на данное транспортное средство ранее (до внесения изменений в регистрационные документы транспортного средства), либо выданные на другое транспортное средство, либо не выдававшиеся в установленном порядке)» [22].

По части 3 рассматриваемой статьи подлежат ответственности могут: граждане, должностные лица, ответственные за эксплуатацию транспортных средств, юридические лица.

Административные правонарушения, предусмотренные частью 1 ст. 12.2 КоАП РФ могут быть совершены как умышленно, так и по неосторожности, а части 2 и 4 только в умышленной форме.

1 января 2020 года введен п. 5 в ч. 1 ст. 8 Федерального закона от 03.08.2018 N 283-ФЗ "О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" [51].

Получение государственных регистрационных знаков происходит в некоторых случаях в регистрационном центре ГИБДД. В иных же случаях автовладельцу присваивается государственный регистрационный номера.

И тогда владельцу транспортного средства следует обратиться к изготовителю государственных регистрационных знаков, имея при себе заявление об их изготовлении. На официальном сайте ГИБДД есть реестр изготовителей государственных регистрационных знаков транспортных средств, с поиском по субъектам РФ.

Таким образом, за: 1) передвижение без государственных регистрационных номеров; 2) передвижение с не читаемыми, установленными с нарушениями стандартов номерами; 3) установленные подложные номера на автомобиле, КоАП предусмотрена ответственность от выплаты административного штрафа до лишения права управления транспортным средством.

2.2 Состав и особенности административного правонарушения по статье 12.7 КоАП РФ

Статья 12.7 КоАП РФ предполагает ответственность за управление транспортным средством водителем, не имеющим права на его управление, исключением в данном случае будет являться учебная езда [12].

В то время как право на управление транспортным средством считается обоснованным при наличии у водителя автомобиля удостоверения, дающего ему право на его законное управление. В Постановлении Правительства РФ от 24.10.2014 N 1097 "О допуске к управлению транспортными средствами" (вместе с "Правилами проведения экзаменов на право управления транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений") [28] сказано, что в Российской Федерации выдаются российские национальные водительские удостоверения, действующие на период 10 лет. И подтверждают наличие права управления автомобилем на следующие категории: «А1», «В1», «В», «В1», «С», «С1», «D», «D1», «СЕ», «СЕ1», «DE», «D1E».

Также на территории РФ выдаются международные водительские удостоверения, на срок до трех лет, но в этот временной промежуток должно действовать российское национальное удостоверение. Международное водительское удостоверение не действует и не может быть предъявлено для управления транспортным средством на территории Российской Федерации.

Следует отметить, что в главе 12 КоАП РФ и соответственно в рассматриваемой статье водителем будет признано не только лицо,

получившее в установленном законом порядке право на управление транспортным средством, но и лицо, управляющее транспортным средством, и не владеющее водительским удостоверением, дающим право на управление транспортным средством, либо лицо, лишенное этого права. Также, водителем признается лицо, которое осуществляет обучение вождению с помощью учебной езды.

В свою очередь водителем в равной мере признается и лицо, которое находится за рулем буксируемого транспортного средства, за исключением случаев, когда конструкция жесткой сцепки обеспечивает при прямолинейном движении следование буксируемого транспортного средства по траектории буксирующего.

Кроме того, водителем считается погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо, а также водитель гужевой повозки (саней) [27].

В Федеральном законе "О безопасности дорожного движения" от 10.12.1995 N 196-ФЗ обозначено всего три основания прекращения действия права на управление транспортными средствами:

- истечение срока действия водительского удостоверения;
- выявленное в результате обязательного медицинского освидетельствования наличие медицинских противопоказаний или ранее не выявлявшихся медицинских ограничений к управлению транспортными средствами в зависимости от их категорий, назначения и конструктивных характеристик;
- лишение права управления транспортным средством [44].

Следует разделять ситуации, когда у водителя автомобиля в принципе отсутствует право на вождение и когда у него отсутствует водительское удостоверение в материальном смысле, то есть, его нет с собой на момент проверки документов сотрудниками Государственной инспекции

безопасности дорожного движения. В последнем случае правонарушение следует квалифицировать уже по части 2 статьи 12.3 КоАП РФ.

Управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством (за исключением учебной езды), квалифицируется по части 1 статьи 12.7 КоАП РФ, а лишением такого права, - по части 2 данной статьи.

Наказанием за совершения правонарушения по части 1 является наложение административного штрафа в размере от пяти до пятнадцати тысяч рублей.

Часть 2 рассматриваемой статьи возлагает ответственность на водителя, управляющего транспортным средством вопреки лишению такого права.

Лишением права управления транспортным средством будет считаться лицо, которому назначено административное наказание в виде лишения права управления транспортным средством на основании вступившего в законную силу постановления по делу об административном правонарушении, либо в отношении которого имеется вступивший в законную силу приговор суда о назначении наказания в виде лишения права заниматься деятельностью по управлению транспортными средствами [22].

При этом что лишение права на вождение распространяется на все транспортные средства, независимо от их категории.

Лишение водителя права на управление транспортным средством происходит на основании постановления. Его исполнение происходит посредством изъятия и хранения в течение назначенного срока лишения права на вождение (водительского удостоверения).

Хранятся водительские удостоверения, оказавшиеся невостребованными на протяжении трех лет, и по истечению указанного срока подлежат уничтожению.

Лицо, лишенное права управления транспортным средством не будет считаться таковым по истечении назначенного ему срока административного наказания, в виде лишения права на вождение автомобиля.

Но при этом следует понимать, что после истечения срока административного наказания, требуется выполнение перечня условий, определенных в части 4.1 статьи 32.6 КоАП РФ [12]. И только, после выполнения данных требований, ранее сданное водительское удостоверение будет возвращено:

- успешное прохождение в подразделении Госавтоинспекции проверки на знание правил дорожного движения РФ, путем сдачи теоретического экзамена;

- погашение всех имеющихся штрафов за административные правонарушения в области дорожного движения, совершенные водителем;

- также после совершенного правонарушения предусмотренное частью 3 рассматриваемой статьи водитель, для возвращения права на дальнейшее вождение автомобилем обязан пройти процедуру медицинского освидетельствования на наличие или отсутствие медицинских противопоказаний к управлению транспортным средством. Согласно Приложению N 1 к приказу Министерства здравоохранения Российской Федерации от 15 июня 2015 г. N 344н медицинское освидетельствование проводится за счет водителя транспортного средства [32].

Согласно Постановлению Правительства РФ от 14.11.2014 N 1191 "Об утверждении Правил возврата водительского удостоверения после утраты оснований прекращения действия права на управление транспортными средствами" [31], попробовать сдать экзамен на право управления транспортным средством можно будет после того как пройдет не менее половины назначенного лицу срока лишения права на управление транспортными средствами. Не справившийся с проверкой водитель, может пройти ее снова через 7 дней со дня проведения последней проверки.

Соответственно водитель, подвергнутый административному наказанию в виде лишения права на управление транспортным средством и по истечении его срока не выполнивший названные выше условия не может управлять транспортным средством до их исполнения. В противном случае его действия будут образовывать объективную сторону состава административного правонарушения, которое предусмотрено частью 1 статьи 12.7 КоАП РФ.

Эти условия также требуется соблюсти, если лицо, в отношении которого было наложено административное наказание в виде лишения права управления транспортным средством, сообщило об утрате выданных ему прав или если срок действия соответствующих прав истек во время срока лишения водительских прав.

Таким образом, лицо, управляющее автомобилем с вступившим в отношении него в законную силу постановлением о лишении водительских прав, повлечет наложение административного штрафа в размере тридцати тысяч рублей, либо административный арест на срок до пятнадцати суток, либо обязательные работы на срок от ста до двухсот часов.

Часть 3 данной статьи предусматривает ответственность за передачу управления транспортным средством лицу, которое заведомо не имеет права управления транспортным средством (за исключением учебной езды) или лишенному такого права.

Правонарушение будет квалифицироваться по вышеуказанной части статьи 12.7 КоАП РФ в том случае, если факт передачи водителем управления своим автомобилем лицу без водительского удостоверения или лишенного его. И субъектом административной ответственности будет являться владелец транспортного средства.

Но не будет квалифицироваться по указанной норме передача управления транспортным средством лицу, у которого временно ограничено

пользование правом управления транспортными средствами в соответствии с законодательством об исполнительном производстве.

Но согласно Постановлению Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 N 20 "О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях" [22], само лицо, за управление транспортным средством, при наложенном на него в соответствии с законодательством об исполнительном производстве временного ограничения на пользование права управления автомобилем привлекается на этом основании к административной ответственности по статье 17.17 КоАП РФ.

В Федеральном законе «Об исполнительном производстве» от 02.10.2007 N 229-ФЗ под временным ограничением на пользование должником специальным правом понимается приостановление действия предоставленного должнику в соответствии с законодательством Российской Федерации специального права в виде права управления транспортными средствами (автомобильными транспортными средствами, воздушными судами, судами морского, внутреннего водного транспорта, мотоциклами, мопедами и легкими квадроциклами, трициклами и квадроциклами, самоходными машинами) до исполнения требований исполнительного документа в полном объеме либо до возникновения оснований для отмены такого ограничения [52].

Субъектами правонарушений по части 1 и 2 рассматриваемой статьи считаются, вменяемые физические лица, достигшие на время совершения административного правонарушения возраста 16 лет, управляющие транспортным средством, но при этом не имеющие такого права.

С субъективной стороны правонарушения, предусмотренные статьей 12.7 КоАП РФ, могут быть совершены только в умышленной форме.

Таким образом, за: 1) управление транспортным средством водителем, не имеющим на это право; 2) управление транспортным средством вопреки лишению такого права; 3) передачу управления транспортным средством лицу не имеющему или лишенному такого права, КоАП предусмотрена административная ответственность. По первой и третьей части административный штраф, по второй части административный штраф либо административный арест или обязательные работы.

2.3 Состав и особенности административного правонарушения по статье 12.8 КоАП РФ.

Законодательство РФ запрещает вождение автомобиля в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения, и предусматривает за невыполнение предписаний административную или в некоторых случаях уголовную ответственность.

У человека, находящегося под воздействием алкоголя, наркотических средств либо психотропных или иных вызывающих опьянение веществ, обнаруживаются признаки неадекватного поведения, в том числе сопровождающиеся нарушением общественных норм, демонстративными реакциями, попытками диссимуляции. И управление транспортным средством в таком состоянии представляет повышенный риск для жизни и здоровья людей, включая самого правонарушителя.

Часть 1 статьи 12.8 КоАП РФ предусматривает ответственность за управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения.

Санкция за правонарушение по части 1 рассматриваемой статьи предусматривает такую меру ответственности как наложение административного штрафа в размере тридцати тысяч рублей с лишением права управления транспортными средствами на срок от полутора до двух лет.

Определение того, находится ли человек в состоянии опьянения во время управления транспортным средством, производится путем его освидетельствования на состояние опьянение уполномоченными органами осуществляющими надзор в области дорожного движения и (или) медицинского освидетельствование, проводимое в медицинской организации.

Достаточными основаниями полагать, что водитель транспортного средства находится в состоянии опьянения, является наличие одного или нескольких следующих признаков:

- a) запах алкоголя изо рта;
- b) неустойчивость позы и шаткость походки;
- c) нарушение речи;
- d) резкое изменение окраски кожных покровов лица;
- e) поведение, которое не соответствует обстановке [30].

Состояние опьянения определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений (в которую входит, в частности, погрешность средства измерения), а именно 0,16 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха.

Проводится процедура по выявлению наличия у лица, управляющего транспортным средством, опьянения, с помощью технических средств измерения, тип которых внесен в государственный реестр утвержденных типов средств измерений. Перед началом процедуры освидетельствования на состояние алкогольного опьянения должностное лицо, проводит отбор пробы выдыхаемого воздуха в соответствии с инструкцией по эксплуатации используемого средства измерения.

Результаты освидетельствование на состояние алкогольного опьянения, проводимые должностным лицом, которому предоставлено право государственного надзора и контроля за безопасностью движения и эксплуатации транспортного средства, отображаются в акте освидетельствования на состояние алкогольного опьянения. Форма акта

утверждается Министерством внутренних дел Российской Федерации по согласованию с Министерством здравоохранения Российской Федерации.

Если водитель, управляющий транспортным средством при наличии одного или нескольких признаков, отказывается от выполнения законных требований уполномоченного должностного лица по прохождению освидетельствования на состояние опьянения, его направляют уже на медицинское освидетельствование на состояние опьянения.

Действия водителя, в описываемом случае, нарушают нормы правил дорожного движения, обязующие водителя пройти освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения по требованию должностных лиц, уполномоченных на осуществление государственного надзора в области безопасности дорожного движения и служат основанием для привлечения его к административной ответственности по статье 12.26 КоАП РФ.

Отказ может быть выражен как в форме действий, так и в форме бездействия, и говорит о не намерении водителя проходить указанное освидетельствование, выраженном в препятствии совершению данного процессуального действия или делающих невозможным его совершение.

Фиксируется отказ в протоколе о направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения или в акте медицинского освидетельствования на состояние опьянения, а также в протоколе об административном правонарушении.

Если обратиться к зарубежному опыту то, например, в Австрии, Дании, Нидерландах, Польше и Швеции полиция всегда проводит проверку на алкогольное опьянение с помощью анализа пробы выдыхаемого воздуха. Это процедура производится независимо от того, есть ли у полиции подозрения о его состоянии или видимых признаков, подтверждающих его.

Федеральным законом "О внесении изменения в статью 12.8 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях" от

03.04.2018 N 62-ФЗ внесены изменения, дополняющие примечание к рассматриваемой статье. В нем сказано, что «ответственность, предусмотренная настоящей статьей и частью 3 статьи 12.27 настоящего Кодекса, наступает в случае установленного факта употребления вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, а именно 0,16 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха, или наличием абсолютного этилового спирта в концентрации 0,3 и более грамма на один литр крови, либо в случае наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека» [53].

До внесения таких поправок определить находится ли водитель в состоянии опьянения или нет, можно было только «наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, а именно 0,16 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха» [12]. Данное обстоятельство вызывало определенные затруднения в случае необходимости оказания медицинской помощи людям, находящимся в беспомощном состоянии (бессознательное состояние, тяжелая травма) или ином состоянии, при котором невозможно провести исследование выдыхаемого воздуха на состояние опьянения.

В такой ситуации, требуется проведение специальных лабораторных исследований биологических жидкостей. Для этого должностным лицом, осуществляющим обеспечение безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортного средства, составляется протокол о направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения.

Лицо доставляется в медицинскую организацию, осуществляющую свою деятельность на основании лицензии на законное осуществление медицинского освидетельствования на состояние опьянения, где врачом-психиатром-наркологом, прошедшим подготовку по вопросам проведения

медицинского освидетельствование на состояние опьянения водителей транспортных средств, проводится проверка.

Водитель, управляющий транспортным средством, направляется на медицинское освидетельствование для установления наличия или отсутствия состояния опьянения в случаях:

а) выше упомянутого отказа от прохождения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения;

б) несогласия с результатами освидетельствования на состояние алкогольного опьянения;

в) наличия достаточных оснований полагать, что водитель транспортного средства находится в состоянии опьянения, и отрицательном результате освидетельствования на состояние алкогольного опьянения.

Медицинское освидетельствование осуществляется при наличии у лица, в отношении которого оно проводится документа, удостоверяющего личность, а при отсутствии такого документа - на основании данных протокола о направлении лица на медицинское освидетельствование.

Согласно Приложению N 2 к Порядку проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического), утвержденному приказом Министерства здравоохранения Российской Федерации от 18 декабря 2015 г. N 933н существуют такие «клинические признаки опьянения:

I. Изменения психической деятельности:

1. Неадекватность поведения, в том числе сопровождающаяся нарушением общественных норм, демонстративными реакциями, попытками диссимуляции.

2. Заторможенность, сонливость или возбуждение.

3. Эмоциональная неустойчивость.

4. Ускорение или замедление темпа мышления.

II. Изменения вегетативно-сосудистых реакций:

5. Гиперемия или бледность, мраморность кожных покровов, акроцианоз.

6. Инъецированность склер, гиперемия или бледность видимых слизистых.

7. Сухость кожных покровов, слизистых или гипергидроз.

8. Учащение или замедление дыхания.

9. Тахикардия или брадикардия.

10. Сужение или расширение зрачков.

11. Вялая реакция зрачков на свет.

III. Нарушения двигательной сферы

12. Двигательное возбуждение или заторможенность.

13. Пошатывание при ходьбе с быстрыми поворотами.

14. Неустойчивость в позе Ромберга.

15. Ошибки при выполнении координаторных проб.

16. Тремор век и (или) языка, рук.

17. Нарушения речи в виде дизартрии» [33].

Происходят ситуации, когда свое или доверенное транспортное средство передают в управление лицу, находящемуся в состоянии опьянения, иногда даже сами того не зная.

Ответственность за такое правонарушение предусмотрена частью 2 статьи 12.8 КоАП РФ, с последующим наказанием, аналогичным части 1, упомянутой статьи.

Крайне важно понимать то, что субъектом правонарушений по ст. 12.8 КоАП РФ будет водитель, который управляет транспортным средством и находится при этом в состоянии опьянения, а по части 2 статьи субъектом будет считаться лицо, передавшее управление транспортным средством, вне зависимости от того, является ли оно собственником (владельцем) этого транспортного средства или нет.

Передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии алкогольного опьянения, означает, что она осуществляется добровольно, и лицо, передающее право управлять автомобилем, заранее знает, что человек, которому он передает управление, находится в состоянии опьянения.

Факт передачи управления транспортным средством лицу в состоянии алкогольного опьянения в каждой ситуации подлежит доказыванию уполномоченным должностным лицом. А вот доказать данное событие возможно в случае присутствия владельца авто в салоне, а в случае его отсутствия на месте обнаружения правонарушения достаточно не просто так как в статье закона не указаны обстоятельства или условия установления такого факта передачи управления автомобилем. Это обусловлено пробелами в законодательстве касательно данного вопроса, которое требует разъяснения.

Часть 3 статьи 12.8 КоАП РФ предполагает наступление ответственности за управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения и не имеющим права на его управление либо лишенным такого права, если такие действия не содержат уголовно наказуемого деяния.

Данное правонарушение повлечет за собой административный арест на срок от десяти до пятнадцати суток или наложение административного штрафа на лиц, в отношении которых в соответствии с настоящим Кодексом не может применяться административный арест, в размере тридцати тысяч рублей.

Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 N 20 "О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях" [22] разъясняет, что если лицо управляло транспортным средством не имея такого

права либо вопреки ранее лишенному такого права за совершение правонарушения не обязательно предусмотренного частью 1 статьи 12.8 или частью 1 статьи 12.26 КоАП РФ.

А вот, например, за оставление места дорожно-транспортного происшествия в нарушение правил дорожного движения, и помимо этого управляло этим транспортным средством в состоянии опьянения либо не выполнило законное требование уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, то его действия квалифицируются соответственно по части 3 статьи 12.8 КоАП РФ либо части 2 статьи 12.26 данного кодекса. В данном случае не нужно будет отдельно расценивать действия водителя ещё по статье 12.7 частей 1 или 2 как управление автомобилем в отсутствие прав на вождение или лишенным такого права.

Важно отметить, что для пресечения нарушений, предусмотренных ч. 1 и 3 ст. 12.8 КоАП РФ, применяется задержание транспортного средства, то есть исключение транспортного средства из процесса перевозки людей и грузов путем перемещения его при помощи другого транспортного средства и помещения в ближайшее специально отведенное охраняемое место (на специализированную стоянку), и хранение на специализированной стоянке до устранения причины задержания. Также применяется отстранение водителя от управления транспортным средством до устранения причины отстранения.

Кроме того Верховный суд в своем разъяснении указывает на то, что действия лица, управляющего транспортным средством в состоянии опьянения не могут быть признаны малозначительными, и при доказанной вине отсутствуют основания для освобождения от административной ответственности.

Это объясняется тем, что управление автомобилем водителем в состоянии алкогольного опьянения, нарушает охраняемые законом жизнь, здоровье, интересы общества и государства вне зависимости от раскаяния,

признания вины правонарушителем, размера ущерба, возникновение и тяжести последствий. Кроме того, за повторное совершение данных административных правонарушений следует уголовная ответственность.

Хотелось бы отметить, что сейчас граждане и различные общественные организации особо активно участвуют в предотвращении и поимке недобросовестных водителей, которые нарушают общественный порядок, находясь за рулем в состоянии опьянения. Вождение в нетрезвом виде остается наиболее опасным социальным фактором и поэтому находится в центре внимания, как сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения, так и общественности.

Так, за 2019 год в подразделения Госавтоинспекции было получено более 10 тыс. обращений небезразличных граждан с приложением к ним фото и видеоматериалов фиксирующих водителей с признаками опьянения.

Например, для помощи уполномоченным органам осуществляющими надзор в области дорожного движения, а именно сотрудникам ГИБДД, по инициативе начальника ГУ МВД России по Самарской области 27 марта 2015 года на территории региона впервые была создана общественная организация правоохранительной направленности «Ночной патруль».

Её деятельность реализуется в рамках Федерального закона РФ от 02.04.2014 № 44-ФЗ «Об участии граждан в охране общественного порядка» и закона Самарской области от 07.12.2009 № 138-ГД «Об участии граждан в охране общественного порядка на территории Самарской области».

Основной целью названной организации является участие граждан в выявлении и предупреждении правонарушений в области дорожного движения.

Работа «Ночного патруля» состоит в следующем: два раза в неделю пятницу и субботу и в праздничные дни, в 21.00, руководителем ГИБДД и председателем данной организации проводится единый инструктаж активистов. Главное внимание уделяется на проведения всех мероприятий в

рамках закона. При оформлении нарушителя правил дорожного движения используется фото и видеосъемка.

За первый год работы с момента начала работы организации при содействии активистов «Ночного патруля» сотрудниками Государственной инспекции безопасности дорожного движения выявлено 382 факта нарушений правил дорожного движения водителями транспортных средств, которые осуществляли вождение автомобилями в состоянии опьянения или отказались от прохождения медицинского освидетельствования.

Таким образом, правилами дорожного движения и КоАП РФ запрещено вождение в состоянии опьянения, а за нарушение данного запрета предусматривается административная ответственность, если эти действия не образуют состав уголовного преступления.

Глава 3. Зарубежный опыт привлечения к административной ответственности в области дорожного движения. Актуальные проблемы законодательства Российской Федерации о дорожном движении и пути их решения

3.1. Зарубежный опыт привлечения к административной ответственности в области дорожного движения

Ответственность за нарушение правил дорожного движения установлена законами всех развитых стран. Необходимо отметить, что основным направлением в зарубежном законодательстве является именно материальная ответственность для нарушителей правил дорожного движения. Это касается не только штрафов, но и также распространены лишение водительских прав, увеличение платы за обязательно страхование автомобиля, конфискация автотранспорта.

По данным Всемирной организации здравоохранения, ежегодно 20-50 миллионов человек получают различные травмы в дорожно-транспортных происшествиях, жертвами которых становятся более 1,25 миллиона человек (в том числе 186 тысяч детей). Например, ГИБДД в РФ опубликовала прошлогоднюю статистику в которой за 2020 год на дорогах России было ранено 210877 человек.

По статистике, самые безопасные дороги находятся в странах Европы, где показатель смертности от дорожных происшествий не превышает 10 человек на 100 000 населения. Самые низкие показатели в Швеции и Великобритании (2,8 и 2,9 смертей на 100 000 жителей). Следовательно, необходимо изучить практику в области безопасности дорожного движения в тех странах, где этот показатель снижен до минимума для реализации в дальнейшем таких мер в Российской Федерации.

В каждой стране способы регулирования вопросов безопасности на дорогах решаются по-разному, но всё-таки, как и в российском

законодательстве в приоритете остается штраф, как вид административной ответственности.

Например, в Финляндии действует такая система, что при установленном ограничении скорости вождения по городу в 50 км/час, превышение скорости на 10 км/час будет штрафоваться суммой 100 евро, если превысили от 10 до 15 км/час штрафом в размере 170 евро и так далее.

То есть, величина суммы штрафа возрастает прямо пропорционально превышенной скорости, измеряемой километрами в час. Именно превышение установленной законом скорости движения по дорогам в Финляндии считается самым грубым нарушением, потому что предоставляет большую опасность для людей, поэтому размер штрафов может показаться значительным.

Также в этой стране, величина штрафа за нарушение правил дорожного движения рассчитывается исходя из доходов нарушителя, чем больше месячный доход, больше и назначаемый денежный штраф. Для граждан РФ же, например, действует фиксированная минимальная сумма, так как не предоставляется информация о доходах.

У финнов действует система «дневных штрафов», которая рассчитывается из чистого ежедневного дохода нарушителя без учета налогов, также учитывается наличие, например иждивенцев и др. Минимальная сумма дневного тарифа составляет 6 евро, для людей без работы.

Так, в 2002 году Ансси Ванйоки, бывший директор Nokia, был выписан штраф в размере 116 000 евро за то, что его поймали на мотоцикле на скорости 75 км / ч в зоне 50 км / ч. В дальнейшем же, в ходе судебного разбирательства не были доказаны такие суммы его доходов и суд назначил ему штраф на сумму 6000 евро.

А в 2015 году финский бизнесмен Рейма Куисла был оштрафован на 54000 евро за проезд на 22 км / ч с превышением допустимой скорости в 50 км / ч.

Многие страны приняли систему штрафных баллов, в соответствии с которой права на вождение автомобилем аннулируются или приостанавливаются в зависимости от количества баллов, набранных за определенный период времени нарушений правил дорожного движения.

Схема расчета этих штрафных баллов в каждой юрисдикции различается и обычно дополняют штраф или другие наказания, которые могут быть наложены за конкретное правонарушение. Так, например, в Германии действует 8 балльная, в Великобритании 12 балльная система штрафов.

Согласно данной системе, орган, органы полиции или другая организация ведет учет штрафных баллов, накопленных водителями. При достижении предписанного порогового количества баллов лицензия на право управления автомобилем этого лица обычно автоматически приостанавливается или аннулируется. Баллы могут быть добавлены или вычтены, в зависимости от правил каждой схемы.

Вот например, в Португалии действует не накопительная система штрафных баллов, а ровным счетом наоборот. Водителям изначально начисляется 12 баллов, и по факту нарушения правил дорожного движения происходит «списание» некоторого количества баллов.

Почти во всех существующих системах штрафных баллов правонарушители получают больше штрафных баллов, когда преступление является более серьезным. Грубое нарушение правил дорожного движения может привести к начислению баллов, превышающих минимально допустимое количество. Но, иногда, например, в Нидерландах, подсчитывается не серьезность совершенного правонарушения, а только их количество.

Баллы обычно начисляются после совершения правонарушения в области дорожного движения, и аннулируются после получения водительских прав через определенное время. С приближением к пороговому количеству на водителя возлагается обязанность о прохождении платных занятий по безопасному вождению.

Если же все-таки общая сумма превысила пороговое значение, нарушитель может быть лишен права управлять автомобилем на время или водительские права могут быть аннулированы. По истечении срока приостановления действия права на вождение предыдущие штрафные баллы аннулируются. Важно также учесть то, что эти штрафные баллы начисляются правонарушителю в дополнение к обычному наказанию за правонарушение.

Основная цель таких штрафных систем - выявлять, сдерживать и предотвращать повторного совершения нарушений правил дорожного движения. И такая система активно практикуется также в Австралии, Испании, Германии, Норвегии, Канаде и тд.

В «зарубежных странах она показала положительные результаты и доказала свою эффективность. И поэтому, чтобы оценить возможность введения той или иной версии балльной системы учета нарушений в России, необходимо решить следующие задачи:

- упорядочение нарушений по их серьезности и тяжести последствий и присвоение соответствующего количества «штрафных» баллов;
- научно-теоретическое обоснование сущности меры в виде лишения права управления транспортным средством как меры административного наказания и как меры административного пресечения;
- определение возможности принуждения водителя транспортного средства к прохождению курсов подготовки для восстановления права управления транспортным средством» [42].

Еще одной из мер по предотвращению дальнейшего нарушения норм, регулирующих передвижения по дорогам общего пользования является увеличение суммы страховых выплат за автомобиль.

В частности, в Германии, если водитель в течение года накапливает штрафные баллы, нарушая правила дорожного движения, размер его страховки, и без того довольно значительный (до 1000 евро), увеличивается еще на 500 евро. А если водитель продолжит нарушать правила, сумма будет увеличена еще на 1000 евро во второй год и на 2000 евро на третий.

И результатом таких мер становится то, что некоторые правонарушители отказываются от использования автомобиля, так как не могут заплатить значительно увеличенную сумму страховки. Похожая система действует и в США. Размер штрафов, варьируется от страны к стране, но почти везде он служит весомым аргументом для соблюдения норм ПДД.

Что касается такой меры как конфискация автомобиля, то обычно она применяется только в том случае, если виновный не желает платить штраф. В нашей же стране такой способ ответственности существует только в рамках уголовной ответственности.

В некоторых странах, например, Великобритания выделяет такой состав правонарушения как «небрежное вождение», выражающееся в непредумышленном нарушении правил дорожного движения. Существует даже специальный термин, описывающий водителей, которые склонны к частому совершению нарушений законных предписаний — *accident prone driver*, что дословно переводится как склонный к авариям водитель. Ответственность за такое вождение предусматривается от денежного штрафа до лишения права управления автомобилем на срок, определяемый судом.

В нашей стране не существует такого понятия как «небрежное вождение», приравненное за рубежом к административно наказуемым. Но есть термин «опасное вождение», действующий, как и в других странах, где за него предусмотрена уголовная ответственность.

Постановлением Правительства РФ от 30.05.2016 N 477 "О внесении изменения в правила дорожного движения Российской Федерации" [29] это понятие трактуется как «неоднократное совершение одного или нескольких следующих друг за другом действий, если эти действия повлекли создание водителем в процессе дорожного движения ситуации, при которой его движение и (или) движение иных участников дорожного движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу гибели или ранения людей, повреждения транспортных средств, сооружений, грузов или причинения иного материального ущерба», но за него в Российской Федерации не предусмотрена ответственность.

Изъятие же водительских прав за рубежом происходит в основном за такие нарушения дорожных норм как:

- превышение разрешенной скорости движения на автомобиле более чем на 60 км/ч;
- вождение в состоянии опьянения;
- отказ от освидетельствования на состояние опьянения по требованию органов, ответственных за безопасность дорожного движения;
- оставление места дорожно-транспортного происшествия, участником которого являлся водитель, в случае дорожно-транспортного происшествия с потерпевшими, здоровью которых нанесён вред и другие нарушения.

Рассмотреть положительный иностранный опыт в организации безопасного дорожного движения можно на примере скандинавского государства – Швеции. Так, в 1997 году парламентом страны была принята инновационная политика, обеспечивающая безопасное передвижение по дороге, под названием Vision Zero. В которой, слово Zero означает, что с помощью данной программы удастся получить нулевую смертность и избежать серьезных для здоровья людей травм.

Эта программа признает, что причина возникновения дорожных происшествий не только из-за водителей транспортных средств.

Ответственность и вина должна также лежать на плечах проектировщиков, строителей дорог, производителей автомобилей, разработчиков дорожной инфраструктуры. Конечно, понятно, что участники - будь то водители или пешеходы - соблюдают правила дорожного движения.

Концепция программы опирается на то, что «человек не совершенен» и будет совершать ошибки, а дорожная система должна предотвращать и предупреждать их появление. Человеческий фактор не должен приводить к смерти или серьезным травмам. Именно поэтому нужно так организовать дорожное движение, чтобы люди, выезжая на дорогу и совершая ошибки оставались живы.

За время существования Vision Zero на дорогах в Швеции значительно сократились дорожные происшествия со смертельным исходом, а конкретно, в 2020 году погибло 190 человек. Такие показатели говорят о действенности данной программы, так как количество транспорта на дорогах увеличивается, а смертность снижается. Положительный опыт Швеции переняли и успешно используют и другие страны такие как: Канада, США, Великобритания и другие.

Положительные результаты данной программы были достигнуты с помощью таких средств:

— В Швеции большое количество перекрёстков с круговым движением, хотя при светофорном регулировании число аварий меньше, но, в большинстве случаев, на них происходят аварии с последствиями тяжелее, чем на круговом перекрестке.

– Установка разделительных барьеров между встречными потоками эффективно предотвращает выезд автомобиля на полосу со встречным движением. Строительство таких барьеров ведётся в Швеции еще с 1998 года.

– Произошли изменения в скоростном режиме, ограничившись в населённых пунктах от 50 до 30 км/час. Учёные, проводившие анализ аварийности, назвали одним из самых распространенных видов дорожно-

транспортных происшествий наезд на пешеходов из-за нарушения водителями правил дорожного движения. А скорость в 30 км/час является пределом, при котором большинство пешеходов выживают при наездах транспорта. В Швеции превышение даже скоростного режима хотя бы на 1 км/ч уже считается нарушением, и чем больше нарушена скорость, тем больше штраф.

– С прилегающих территорий убраны опасные объекты: камни, деревья, заборы для того, чтобы минимизировать последствия съезда транспортных средств с дороги.

– Каждое ДТП со смертельным исходом расследуется специальной комиссией. В конце исследования предлагаются решения, которые позволили бы избежать их повторения.

– Производимые в Швеции автомобили оснащены системами напоминания о необходимости пристегнуться ремнем безопасности перед началом поездки.

– Применения технологий, помогающих не допускать к вождению автомобиля в нетрезвом виде, «называемые «алкозамки». Данное устройство осуществляет блокировку включения системы зажигания автомобиля при превышении предельных значений содержания алкоголя в крови водителя» [14].

– Установка технических устройств на дорогах для контроля за соблюдением скоростного режима путем их фиксации на камеру.

Подводя итоги реализации концепции «нулевой смертности», можно сказать, что власти страны предприняли ряд усилий по улучшению инфраструктуры и обслуживанию владельцев транспортных средств, что, несомненно, способствовало повышению безопасного передвижения по шведским дорогам. Все эти усилия были направлены на то, чтобы уменьшить количество несчастных случаев во время поездок на автомобиле. Благодаря такому комплексу мер, Швеция добилась значительного прогресса в области безопасности дорожного движения.

Опыт применения Швецией данной концепции показывает, что даже в условиях активной автомобилизации возможно снизить число аварийных ситуаций на дорогах и количество человеческих жизней, которые они уносят.

Таким образом, хотелось бы отметить, что меры ответственности за правонарушения, совершенные в результате не соблюдения правил дорожного движения, используемые в зарубежных странах практически ничем не отличаются от отечественных. Но только при грамотном применении уже знакомых приемов, способов пресечения незаконных действий водителей, при взаимопонимании, как пешеходов, так и автомобилистов можно избежать совершения противоправных поступков и жертв на дороге.

3.2 Актуальные проблемы в области дорожного движения в РФ и пути их решения.

В административном праве и в том числе в области дорожного движения, не смотря на особое внимание, уделяемое государством, имеются не решенные проблемы, актуальные для современной действительности.

Так, пункт 3 статьи 8 Федерального закона от 03.08.2018 N 283-ФЗ (ред. от 30.07.2019) "О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" [51] обязывает водителя обратиться с заявлением в регистрационное подразделение для постановки транспортного средства на государственный учет в течение десяти дней со дня приобретения прав владельца транспортного средства, ранее не состоявшего на государственном учете в Российской Федерации.

Если же в течение указанного периода новый владелец не поставит транспортное средство на учет, то бывший владелец имеет право самостоятельно снять с учета проданный автомобиль.

На практике у сотрудников ГИБДД разных регионов Российской Федерации возникают некоторые затруднения в вопросе правомерности привлечения водителя, находящегося за рулем автомобиля с отсутствующими государственными знаками транспортного средства, к ответственности по статье 12.2 КоАП РФ. Именно поэтому, в разных регионах страны судебная практика неоднозначна и доставляет трудности и водителю и органам, отвечающим за безопасность дорожного движения.

Так, например, «Постановлением от 25.04.2019г. по делу об административном правонарушении, вынесенным заместителем командира ОСБ ДПС ГИБДД МВД по РБ Губенковым С.А., Чулюков С.В. привлечен к административной ответственности в виде административного штрафа в размере 5 000 руб. за совершение административного правонарушения, предусмотренного ч. 2 ст. 12.2 КоАП РФ.

Решением от 08.05.2019г., вынесенным командиром ОСБ ДПС ГИБДД МВД по РБ Аригуновым Ч.А. по жалобе Чулюкова С.В. на указанное Постановление, Постановление оставлено без изменения, жалоба Чулюкова С.В. без удовлетворения.

Не согласившись с данным Постановлением, Решением, Чулюков С.В. обратился в Железнодорожный районный суд г. Улан-Удэ с жалобой на указанные акты.

В обоснование жалобы указал, что обжалуемое постановление считает незаконным, поскольку если в установленном порядке автомобиль зарегистрирован не был, то у данного автомобиля не может быть и государственного регистрационного знака, между тем ответственность за управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном законом порядке, предусмотрена ч. 1 ст. 12.1 КоАП РФ. Таким образом, его действия по управлению незарегистрированным транспортным средством без регистрационного государственного знака не образует состав

административного правонарушения, предусмотренного ч.2 ст. 12.2 КоАП РФ.

В жалобе и в судебном заседании заявитель не оспаривал, что управлял 25.04.2019г. транспортным средством Nissan Patrol без государственного номерного знака.

Пунктами 2 и 11 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения установлено, что на механических транспортных средствах и прицепах должны быть установлены на предусмотренных для этого местах регистрационные знаки соответствующего образца.

Таким образом, Постановлением от 25.04.2019г. Чулюков С.В. обоснованно привлечен к административной ответственности по ч.2 ст.12.2 КоАП РФ.

Доводы заявителя и его защитника о том, что им был приобретен указанный автомобиль только 21.04.2019г. согласно представленному им договору купли-продажи, и у него имелось 10 дней с указанной даты на регистрацию автомобиля в органах Государственной инспекции безопасности дорожного движения за собой, и он имел право управлять приобретенным автомобилем 10 дней без регистрационных знаков, суд находит не состоятельными.

КоАП РФ не ставит решение вопроса о наличии либо отсутствии в действиях водителя состава административного правонарушения, предусмотренного частью 2 статьи 12.2 КоАП РФ, в зависимости от причин управления транспортным средством без государственного регистрационного знака.

Доводы заявителя о том, что он должен был быть привлечен по ч.1 ст. 12.1 КоАП РФ за управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке, а не по ч.2 ст. 12.2 КоАП РФ,

не свидетельствуют об отсутствии состава административного правонарушения, предусмотренного ч. 2 ст. 12.2 КоАП РФ.

Поскольку Чулюков С.В. допустил управление транспортным средством без государственного регистрационного знака, допущенное им нарушение правильно квалифицировано по части 2 статьи 12.2 КоАП РФ с наложением административного штрафа в пределах установленной законом санкции.

Решение, вынесенное 08.05.2019г. командиром ОСБ ДПС ГИБДД МВД по РБ Аригуновым Ч.А. по жалобе Чулюкова С.В. на указанное Постановление, является обоснованным и отмене не подлежит.

И в связи с этим суд решил, оставить жалобу Чулюкова С.В. без удовлетворения» [35].

А вот в Самарской области, например, Федеральный закон "О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 03.08.2018 N 283-ФЗ интерпретируют по-другому, и практика такова, что не будет подлежать ответственности по статьям 12.2 и 12.3 КоАП РФ водитель, который управляет транспортным средством, на котором отсутствуют государственные регистрационные знаки и еще не прошел установленный законом на постановку на учет срок равный 10 дням.

Но при этом, важно, что в данном случае водитель не будет подлежать ответственности только в том случае, если в момент остановки транспортного средства органами Государственной инспекции безопасности дорожного движения, он направлялся в регистрационное подразделение для постановки авто на учет и дальнейшего получения регистрационных знаков.

По моему мнению, решить данную неопределенность и двоякую интерпретацию закона может Верховный суд с помощью мотивированного разъяснения в Постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 N 20 "О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных

главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях" вопроса об ответственности по статьям ч. 2 ст. 12.2 КоАП РФ в течение срока, данного Федеральным законом "О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 03.08.2018 N 283-ФЗ на постановку автомобиля на учет и получения регистрационных знаков.

На сегодняшний день одной из наиболее актуальных проблем в сфере дорожного движения на данный момент является «каршеринг». Для Российской Федерации это новый, совсем недавно распространившийся, но активно используемый обществом сервис.

Его точное легально закрепленное определение все еще отсутствует в нормативных актах страны. Но основываясь на официальных данных различных компаний, предоставляющих данную услугу можно сделать вывод, что это своего рода аренда автомобилей у частных лиц или коммерческих организаций, основанный на поминутной оплате, определенной тарифом.

Некоторые трудности в рассматриваемом вопросе возникают в связи с отсутствием нормативных актов, регулирующих деятельность каршеринга. В связи с отсутствием отдельного нормативного акта, следует руководствоваться нормами Гражданского кодекса Российской Федерации.

Из проведенного анализа данного закона следует, что между организацией и лицом, которое желает воспользоваться данной услугой, заключается договор аренды транспортного средства без экипажа. Это означает, что «арендодатель предоставляет арендатору транспортное средство за плату во временное владение и пользование без оказания услуг по управлению им и его технической эксплуатации» [7].

На данный момент в Российской Федерации данную услугу предоставляет не совсем большое количество компаний, но у каждой из них существует договор с условиями, прописанными арендодателем. Заключается

этот договор через мобильное приложение с помощью не долгой и не сложной процедуры регистрации в электронной форме с предоставлением фото таких документов как: паспорт, водительское удостоверение, банковская карта.

Итак, проблема такова, что недобросовестные граждане могут воспользоваться в неправомерных целях простотой получения права на управление транспортом и при регистрации указать не свои данные. И с учетом практики такие поездки могут быть и скорее всего, будут окончены не благоприятными последствиями, ведь за руль может сесть кто угодно, в том числе лица, отстраненные от вождения за правонарушения, находящиеся в состоянии опьянения и тд.

Также бывают случаи, когда арендатор, заканчивая поездку, оставляет машину под знаком разрешающим стоянку в определенное время или по четным или нечетным числам месяца. Нередко получается, что после поездки автомобиль долгое время не используется и остается на месте стоянки, но уже по прошествии времени, стоит на запрещенном для парковки в данное время месте. То есть получается, что арендатор припарковался во время использования транспорта, не нарушая правила дорожного движения, и в таком случае кто понесет ответственность?

Судебная практика по описанной выше ситуации не большая, но тенденция такова, что ответственность зачастую несет компания, предоставляющая услугу по аренде автомобилей, и соответственно несет материальные расходы на оплату штрафа, за неправильную парковку и за эвакуацию авто.

Объясняется это тем, что законодательство не успевает за текущими темпами развития информационных технологий и ему нужно больше времени для выстраивания полноценного акта, который разъяснит много накопившихся вопросов.

Решением данной проблемы может стать внесение правил парковки арендованной машины, как, например в Германии в договоре аренды

транспортного средства прописано, что арендатору нужно оставлять арендуемый автомобиль так, чтобы ближайшие 72 часа на этом месте (под этим знаком) не возникало ограничение для парковки.

Хотелось бы отметить, что каршеринг, в силу своей новизны и не урегулированных значимых вопросов имеет положительные моменты в виде быстрого и комфортного способа передвижения. С правовой же точки зрения недоработки в законодательстве открывают массу возможностей для злоумышленников.

Таким образом, проведя анализ нормативных актов, затрагивающего вопросы, относящиеся к сфере дорожного движения в Российской Федерации, были выявлены актуальные проблемы и некоторые пробелы в законодательстве, требующие особого внимания и скорейшего урегулирования, а предложенные пути решения, могут помочь в их устранении.

Заключение

В завершении проведенной работы, на основе знаний, полученных в результате изучения законодательства, учебной литературы, монографий по теме, можно сделать выводы.

Как на законодательном уровне до сих пор не закреплено понятие «административная ответственность», так и в научной литературе авторы и ученые не могут прийти к единому мнению в этом вопросе.

Как один из вариантов, предлагается следующее понятие: административная ответственность это – вид юридической ответственности, которая наступает за совершение правонарушителем административного проступка, установленного КоАП РФ и законами субъектов РФ.

Структура административной ответственности включает в себя составные элементы, отсутствие хотя бы одного из которых исключает саму эту ответственность в целом. Этими элементами являются: основание наступления ответственности, субъекты, подлежащие административной ответственности, меры ответственности, условия и процедура (производство).

Понятие административной ответственности в области дорожного движения выстраивается из совокупных признаков и звучит как вид юридической ответственности, нормы которой содержатся в КоАП РФ и законах субъектов РФ, и налагаются государством за совершение правонарушителем, противоправного проступка, посягающего на безопасность участников дорожного движения.

Выделяют множество классификаций видов административных правонарушений в области дорожного движения по различным основаниям. Например, в зависимости от субъекта: правонарушения совершаемые физическими (12.23), юридическими (12.33,12.24 КоАП РФ), должностными лицами (12.35 КоАП РФ).

Состав административного правонарушения в области дорожного движения включает в себя совокупность признаков, наличие которых относит

рассматриваемый проступок к категории административного. Так объектами административных правонарушений, сформулированных в главе 12 КоАП РФ, являются общественные отношения, складывающиеся в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, и эксплуатации транспорта. Субъектом рассматриваемых правонарушений чаще всего становятся водители транспортных средств, которые нарушают нормы ПДД, реже - пешеходы и иные участники дорожного движения. Субъективная сторона административного правонарушения в области дорожного движения зависит от субъекта деяния. Если субъектом будет являться физическое лицо, то субъективная сторона состава правонарушения является психическое отношение лица к своему противоправному поведению и его последствиям.

Среди актуальных проблем были выделены отсутствие в законодательстве и на практике единого мнения на счет того, образует ли состав административного правонарушения по статьям 12.2., 12.3 КоАП РФ течение срока в 10 дней, выделенных Федеральным законом "О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" N 283-ФЗ на постановку транспортного средства на учет. Также трудности возникают при вопросе ответственности по договору аренды автомобиля в сервисе каршеринг, из-за его новизны и отсутствия законодательства.

Таким образом, считаю что задачи и основная цель данной работы - проведение комплексного теоретико-практического анализа административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, выявлении существующих проблем и предложении путей нормативного совершенствования в данном вопросе, выполненными в полной мере.

Список используемой литературы и используемых источников

1. Абрахам Маслоу Мотивация и личность/; [пер. с англ. Т. Гутман, Н. Мухина]. - 3-е изд. — Москва, 2013. — 351 с.
2. Агапов А.Б. Административная ответственность: учебник для магистров / А. Б. Агапов. — 5-е изд., перераб. и доп. — М. : Издательство Юрайт, 2015. — 494 с.
3. Алексеев С. С. Теория права / С.С. Алексеев. — М.: Издательство БЕК, 1995. — 320 с.
4. Азарова Н.В. Возбуждение дела об административном правонарушении в области дорожного движения: монография / Н.В. Азарова. — Калуга: ПолиграфИнформ, 2012. — 213 с.
5. Беляев Н. А. Уголовно-правовая политика и пути ее реализации / Н.А. Беляев // ЛГУ им. А.А. Жданова. — Л.: Издательство ЛГУ, 1986. — 175с.
6. Вельский К.С. Об административной ответственности // Институты административного права России / Отв. ред. И.Л. Бачило и Н.Ю. Хаманева. — М.: 1999. — 264с.
7. "Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая)" от 26.01.1996 N 14-ФЗ (ред. от 09.03.2021)
8. Денисенко В.В. Теория административно-деликтных отношений. СПб.: 2002. — 394с.
9. Дмитрук В. М. Критерии разграничения преступлений и административных правонарушений // Вопросы уголовного права и процесса в практике деятельности органов внутренних дел. Сб. науч. тр. Киевской высш. школы им. Ф. Э. Дзержинского МВД СССР / отв. ред. Ю. И. Римаренко. Киев, 1979. — С. 53.
10. Дружинина В. Ф. О разграничении преступления и административного проступка // Советское государство и право. 1978. — № 4. — С. 132-133.

11. Ключниченко А. П., Коваленко О. И., Штефан С. М. Теоретические вопросы отграничения административного проступка от преступления // Вопросы уголовного права и процесса в практике деятельности органов внутренних дел. — Киев, 1979. С. 62.
12. "Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях" от 30.12.2001 N 195-ФЗ // Собрание законодательства РФ. — 07.01.2002 г. — № 1 (ч.1). — ст. 1.
13. "Конституция Российской Федерации" (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // СЗ РФ. — 26.01.2009г. — №4. — ст. 445.
14. Левитская Е.А. Возможность скрытой дистанционной оценки степени алкогольного опьянения водителя транспортного средства [Электронный ресурс] // Вестник СибАДИ. 2013. №1 (29). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/vozmozhnost-skrytoy-distantsionnoy-otsenki-stepeni-alkogolnogo-opyaneniya-voditelya-transportnogo-sredstva> (дата обращения: 23.04.2021).
15. Липинский Д.А., Мусаткина А.А. — Общественная опасность правонарушения в научных и законодательных определениях России и зарубежных стран // Вопросы безопасности. – 2015. – № 3. – С. 24 - 44.
16. Майоров В.И. Об общественной опасности административных правонарушений в области дорожного движения [Электронный ресурс] / В.И. Майоров // Вестник ЧелГУ, 2015. — №13 — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ob-obschestvennoy-opasnosti-administrativnyh-pravonarusheniy-v-oblasti-dorozhnogo-dvizheniya> (дата обращения: 17.12.2020).
17. Международная Конвенция относительно передвижения автомобилей. 11 октября 1909 года [Электронный ресурс] // Справочная правовая система «Гарант». — Режим доступа: URL: <https://base.garant.ru/2540348/> (дата обращения 22.12.2020).

18. Международная конвенция относительно передвижения автомобилей 1926 год [Электронный ресурс] // Справочная правовая система «Гарант». — Режим доступа: URL: <https://base.garant.ru/2540348/> (дата обращения 22.12.2020).

19. Общая теория юридической ответственности: / Р. Л. Хачатуров, Д.А. Липинский. — Санкт-Петербург: Юридический центр-Пресс, 2007. — 934с.

20. Полякова С.В. Административные правонарушения в области дорожного движения и ответственность за них [Электронный ресурс] / С.В. Полякова // Сибирское юридическое обозрение. 2017. — №4. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/administrativnyye-pravonarusheniya-v-oblasti-dorozhnogo-dvizheniya-i-otvetstvennost-za-nih> (дата обращения: 17.12.2020).

21. Постановление Межпарламентской Ассамблеи государств - участников Содружества Независимых Государств от 13 апреля 2018 года № 47-13 «О Глоссарии терминов и понятий, используемых государствами - участниками СНГ в пограничной сфере» [Электронный ресурс] // Справочная правовая система «Гарант». — Режим доступа: URL: <https://base.garant.ru/1118396/> (дата обращения 22.12.2020).

22. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 N 20 "О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях" // Российская газета. — 03.06.2019г. — № 142.

23. Постановление Правительства РФ от 01.10.2020 N 1586 "Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом" [Электронный ресурс] // Справочная правовая система «Гарант». — Режим доступа: URL: <https://www.garant.ru/> (дата обращения: 22.12.2020).

24. Постановление Правительства РФ от 15.09.2020 N 1434 "Об утверждении Правил проведения технического осмотра транспортных средств, а также о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации" // Собрание законодательства Российской Федерации. — 28.09.2020 г. — № 39. — ст. 6031.

25. Постановление Правительства РФ от 17.12.2013 N 1177 "Об утверждении Правил организованной перевозки группы детей автобусами»// Собрание законодательства Российской Федерации. — 30.12.2013 г. — № 52 (часть 2). — ст. 7174.

26. Постановление Правительства РФ от 19 августа 2013 г. N 716 "О федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения" // Собрание законодательства Российской Федерации. — 26.08.2013 г. — № 34. — ст. 4446.

27. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 26.03.2020) "О Правилах дорожного движения" // Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации. — 22.11.1993 г. — № 47. — ст. 4531.

28. Постановление Правительства РФ от 24.10.2014 N 1097 (ред. от 20.12.2019) "О допуске к управлению транспортными средствами" // Собрание законодательства Российской Федерации. — 24.11.2014 г. — N 47. — ст. 6551.

29. Постановление Правительства РФ от 30.05.2016 N 477 "О внесении изменения в правила дорожного движения Российской Федерации" // Собрание законодательства Российской Федерации. — 06.06.2016 г. — N 23. — ст. 3325.

30. Постановление Правительства РФ от 26.06.2008 N 475 (ред. от 10.09.2016) "Об утверждении Правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его

результатов и правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством" // Собрание законодательства Российской Федерации. — 7.07.2008 г. — N 27. — ст. 3280.

31. Постановление Правительства РФ от 14.11.2014 N 1191 (ред. от 10.10.2018) "Об утверждении Правил возврата водительского удостоверения после утраты оснований прекращения действия права на управление транспортными средствами" // Собрании законодательства Российской Федерации. — 24.11.2014 г. — N 47. — ст. 6551.

32. Приказ Минздрава России от 15.06.2015 N 344н (ред. от 25.12.2020) "О проведении обязательного медицинского освидетельствования водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств)" (вместе с "Порядком проведения обязательного медицинского освидетельствования водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств)", "Порядком выдачи медицинского заключения о наличии (об отсутствии) у водителей транспортных средств (кандидатов в водители транспортных средств) медицинских противопоказаний, медицинских показаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами") (Зарегистрировано в Минюсте России 11.03.2016 N 41376) // Российская газета. — 21.03.2016 г. — N 58.

33. Приказ Минздрава России от 18.12.2015 N 933н (ред. от 25.03.2019) "О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического)" [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL <https://www.garant.ru/> (дата обращения 23.04.2021).

34. Решение Чистопольского городского суда (Республика Татарстан) от 29.05.2020 № 12-149/2020 [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL://<https://sudact.ru/> (дата обращения 17.12.2020).

35. Решение Железнодорожного районного суда г. Улан-Удэ (Республика Бурятия) от 17 июня 2019 г. по делу № 12-141/2019 [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL://<https://sudact.ru/> (дата обращения 21.04.2021).
36. Россинский, Б. В. Административное право: учебник / Б.В. Россинский, Ю. Н. Стариков, - 6-е изд., пересмотр. — Москва: Норма: ИНФРА-М, 2020. — 640 с.
37. Рябоконт Ю.А., К.В.Зайцев «Организация и безопасность движения», Курс лекций. - Омск: СибАДИ, 2007. — 49с.
38. Семёнов А. Э. Административная ответственность в области дорожного движения // Молодой ученый. — 2015. — №3. — С. 694-697.
39. Синцина С.В., Чумакова Н.И. Состав административного правонарушения в области дорожного движения [Электронный ресурс] / С.В. Синцина // Законность и правопорядок в современном обществе. —2016. — №28. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sostav-administrativnogo-pravonarusheniya-v-oblasti-dorozhnogo-dvizheniya> (дата обращения: 17.12.2020).
40. Теория государства и права: Курс лекций/ Под ред. Н.И. Ма-ТЗЗ тузова и А.В. Малько.-2-е изд., перераб. и доп. М.: Юристь, 2011. — 776с.
41. Тимошенко И. В. Понятие административной ответственности [Электронный ресурс] // Северо-Кавказский юридический вестник. — 2009. — №2. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ponyatie-administrativnoy-otvetstvennosti> (дата обращения: 17.12.2020).
42. Трубникова К.Д., Мокрова А.А. Административная ответственность: общая характеристика [Электронный ресурс] // E-Scio. 2020. №1 (40). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/administrativnaya-otvetstvennost-obschaya-harakteristika> (дата обращения: 23.04.2021).
43. Указ Президента РФ от 15 июня 1998 г. N 711 "О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения" // СЗ РФ. — 22.06. 1998 г. — № 25. — ст. 2897.

44. Федеральный закон "О безопасности дорожного движения" от 10.12.1995 N 196-ФЗ // СЗ РФ. — 11.12.1995 г. — № 50. — ст. 4873.

45. Федеральный закон "Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" от 29.12.2017 N 443-ФЗ // СЗ РФ. — 01.01.2018 г. — № 1 (часть I). — ст. 27.

46. Федеральный закон "О полиции" от 07.02.2011 N 3-ФЗ // СЗ РФ. — 14.02.2011 г. — № 7 — ст. 900.

47. Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" // СЗ РФ. — 12.11.2007 г. — № 46. — ст. 5553.

48. Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" // СЗ РФ. — 06.05.2002 г. — № 18. — ст. 1720.

49. Федеральный закон от 26.12.2008 № 294-ФЗ "О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля" // СЗ РФ. — 29.12.2008 г. — № 52 (часть I). — ст. 6249.

50. Федеральный закон от 01.07.2011 № 170-ФЗ "О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" // СЗ РФ. — 04.07.2011 г. — № 27. — ст. 3881.

51. Федеральный закон от 03.08.2018 N 283-ФЗ (ред. от 30.07.2019) "О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" // СЗ РФ. — 6.08.2016 г. — N 32 (часть I). — ст. 5076.

52. Федеральный закон "Об исполнительном производстве" от 02.10.2007 N 229-ФЗ // СЗ РФ. — 8.10.2007 г. — N 41 ст. — 4849.

53. Федеральный закон "О внесении изменения в статью 12.8 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях" от 03.04.2018 N 62-ФЗ // СЗ РФ. — 9.04.2018 г. — N 15 (часть I). — ст. 2033.

54. "ГОСТ Р 50577-93. Государственный стандарт Российской Федерации. Знаки государственные регистрационные транспортных средств. Типы и основные размеры. Технические требования" (утв. Постановлением Госстандарта России от 29.06.1993 N 165) (ред. от 23.08.2013) (вместе с "Требованиями к цвету поля и качеству световозвращающего покрытия регистрационных знаков") [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <http://www.consultant.ru/> (дата обращения 23.04.2021).