

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

Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра Конституционное и административное право

(наименование)

40.04.01 Юриспруденция

(код и наименование направления подготовки / специальности)

Правовое обеспечение государственного управления и местного самоуправления

(направленность (профиль) / специализация)

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ)

на тему: Административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения

Обучающийся

О.С. Пантюхина

(Инициалы Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

канд. юр. наук, А.В. Моисеев

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

Тольятти 2024

Оглавление

Введение.....	3
Глава 1 Теоретико-правовой анализ административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения	9
1.1 Понятие и историко-правовой анализ административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения	9
1.2 Классификация и виды административных правонарушений в области дорожного движения.....	18
Глава 2 Вопросы квалификации административных правонарушений в области дорожного движения	24
2.1 Объект и объективные признаки составов административных правонарушений в области дорожного движения.....	24
2.2 Субъект и субъективные признаки составов административных правонарушений в области дорожного движения.....	39
Глава 3 Практика реализации административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения и основные направления повышения ее эффективности	52
3.1 Реализация административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения по материалам правоприменительной практики	52
3.2 Основные направления повышения эффективности административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения	73
Заключение	82
Список используемой литературы и используемых источников.....	87

Введение

Актуальность темы исследования.

Безопасность дорожного движения является одной из основных задач по обеспечению общественной и национальной безопасности [91; 30].

Согласно официальным данным с 2015 года по 2022 год, наблюдалась тенденция снижения дорожно-транспортных происшествий со 184 000 до 126 705. Однако в 2023 году количество дорожно-транспортных происшествий по сравнению с предыдущим 2022 годом увеличилось и составило 132 466 происшествий, погибло - 14 504 человека и ранено – 166 500 человек [48]. Данная ситуация объясняется значительным количеством факторов, оказывающих влияние на безопасность дорожного движения. Одним из таких факторов является существенное снижение транспортной дисциплины участников дорожного движения, игнорирующих законные требования контролирующих органов. При всем при этом, нельзя недооценивать и такой важный фактор профилактики безопасности дорожного движения, как административная ответственность за соответствующие правонарушения.

В настоящее время по состоянию на 1 марта 2024 года глава 12 Кодекса Российской Федерации, посвященная административным правонарушениям в области дорожного движения, в которую постоянно вносятся изменения и дополнения, конкретизирующие отдельные составы правонарушений, дополняя новыми составами, ужесточая или иным образом, изменяя санкции. Все это свидетельствует о развитии транспортной инфраструктуры и возникающих в процессе правоприменения сложностей, связанных с привлечением виновных к административной ответственности.

Действующее правовое регулирование административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения вызывает ряд вопросов.

Во-первых, отсутствует легальное определение некоторых дефиниций («управление транспортным средством», «собственник транспортного средства»), что осложняет применение административной ответственности за рассматриваемые правонарушения.

Во-вторых, тенденцией последнего времени является увеличение количества составов административных правонарушений, выявляемых с использованием средств фото и видеофиксации, работающих в автоматическом режиме. Внедрение таких средств позволяет снизить в среднем на 30 % количество дорожно-транспортных происшествий [24, с. 252]. Однако на практике при привлечении к административной ответственности выявляются организационно-правовые проблемы, а также вопросы реализации принципа презумпции невиновности, который не распространяется на такие правонарушения, что противоречит Конституции Российской Федерации [29].

В-третьих, все более актуальной является проблема административной ответственности за административные правонарушения в области дорожного движения несовершеннолетних, по вине которых совершается не малое количество дорожно-транспортных происшествий. В связи с чем, поднимается вопрос снижения возраста административной ответственности за данные виды административных правонарушений.

Таким образом, обозначенные и другие вопросы научно-правового и практического характера, обуславливают актуальность темы настоящей магистерской диссертации

Степень научной разработанности темы исследования.

Обеспечению безопасности дорожного движения уделяется значительное внимание учеными-административистами. На монографическом уровне ученые рассматривают общие вопросы административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения (И.В. Тимошенко, К.П. Вова [90], А.Ю. Харыбин [105]), выделяют современные проблемы (В.М. Редкоус, Е.С. Смирнова, М.М. Зиганшин [73]), а также

анализируют процессуальные особенности рассмотрения данных дел (В.В. Головкин [14], П.В. Молчанов [39]). В сферу научных интересов ученых входят меры административно-правового воздействия (М.П. Марина [36]), субъекты административно-правовой ответственности [42]. Исследуются правоприменительные аспекты административной ответственности (В.В. Похмелкин [67]).

На страницах научной периодики поднимаются такие проблемные вопросы, как систематизация норм, регулирующих административную ответственность за правонарушения в области дорожного движения (В.И. Майоров, В.В. Денисенко [34]), ответственность несовершеннолетних за дорожные правонарушения (Н.В. Азарова [2]), привлечение к ответственности за правонарушения, зафиксированные в автоматическом режиме (А.С. Лизунов, А.О. Харитонов, Н.Н. Красавин [31]) и др.

В ряде работ отражается опыт зарубежных стран в части административной ответственности за правонарушения в области безопасности дорожного движения [111; 112; 113; 114].

Несмотря на то, что административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения является предметом многочисленных научных трудов, актуальность и важность ее рассмотрения не снижается в виду того, что действующее правовое регулирование ответственности за данные виды правонарушений находится с стадии постоянного реформирования.

Цель магистерской диссертации – научно-правовой анализ административной ответственности за правонарушения в области безопасности дорожного движения.

Поставленная цель достигается посредством решения следующих задач:

- определить понятие административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения и рассмотреть историю ее становления и развития;

- систематизировать виды административных правонарушений, посягающих на безопасность дорожного движения;
- проанализировать элементы состава административных правонарушений, посягающих на безопасность дорожного движения;
- исследовать реализацию административной ответственности за правонарушения в области безопасности дорожного движения;
- предложить пути повышения эффективности административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

Объект исследования – общественные отношения, возникающие в сфере дорожного движения в части обеспечения ее безопасности посредством административной ответственности.

Предмет исследования – нормы действующего законодательства, образующие правовой механизм, направленный на обеспечение безопасности дорожного движения посредством административной ответственности.

Нормативно-правовая основа исследования: Конституция Российской Федерации, Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, Правила дорожного движения, федеральные законы Российской Федерации подзаконные нормативные акты в области безопасности дорожного движения.

Методологическая основа исследования.

В ходе проведения исследования применялись исторический, аналитический, сравнительно-правовой и метод научного познания. Историко-правовой метод позволил рассмотреть периоды развития административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения на различных этапах развития общественных отношений.

Аналитический метод применялся при анализе нормативно-правового регулирования безопасности дорожного движения и административной ответственности за правонарушения в данной области общественных отношений.

Сравнительно-правовой метод позволил выявить положительные и отрицательные стороны реализации административной ответственности за правонарушения в области безопасности дорожного движения.

Научная новизна диссертации состоит в положениях, выносимых на защиту:

- целесообразно примечание к ст. 12.1 КоАП РФ после слов «специальное право» дополнить словами: «а также с автоматизированными процессами принятия решений, дистанционно управляемые и полностью автономные транспортные средства».
- Общую часть КоАП РФ целесообразно дополнить разделом, посвященному административной ответственности несовершеннолетних, в котором установить закрытый перечень административных наказаний, которые могут применяться к несовершеннолетним и других мер воздействия;
- необходимо снизить возраст административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения до 14 лет;
- целесообразно предусмотреть в санкции статей главы 12 КоАП РФ применение в отношении несовершеннолетнего правонарушителя помещение в центр временного содержания несовершеннолетних правонарушителей на короткий период по решению суда на срок не более пяти суток;
- в ст. 27.2 КоАП РФ в части доставления, целесообразно определить более четкие основания для доставления граждан в территориальный отдел внутренних дел. В частности, следует предусмотреть в законодательстве конкретные сроки доставления;
- в ст. 12.21.2 КоАП РФ необходимо повысить административную ответственность за нарушение правил перевозки опасных грузов, создавшее угрозу безопасности дорожного движения, дополнив ее ч. 3, в диспозиции которой раскрыть понятие такой угрозы как угрозу причинения вреда жизни и здоровью человека, существенных

повреждений транспортным средствам, сооружениям, грузам и вреда окружающей среде.

Теоретическая основа исследования представлена трудами следующих ученых: Н.В. Азаровой, Н.Г. Андрюхина, Д.Н. Бахрах, И.Р. Бегишева, Е.В. Вавилина, С.В. Верзилина, Д.С. Ветошкина, О.Н. Гапонова, В.А. Городокина, И.М. Дивина, И.В. Ильина, Ю.Н. Калюжного, Д.В. Климовой, Ю.М. Козлова, А.С. Лизунова, В.И. Майорова, М.П. Мариной, В.П. Моисеева, П.В. Молчанова, Д.В. Пивоварова, В.В. Похмелкина, В.М. Рекдкоус, О.А. Строевой, Р.Л. Хачатурова, А.Ю. Якимова и др.

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

Глава 1 Теоретико-правовой анализ административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

1.1 Понятие и историко-правовой анализ административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

Понятие административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения следует рассматривать исходя из существующих доктринальных подходов к определению «административная ответственность».

Административная ответственность является видом такой общетеоретической категории как «юридическая ответственность», которая рассматривается в позитивном и негативном аспектах [106, с. 131-198]. Несмотря на то, что некоторые ученые считают возможным присущность административной ответственности позитивного аспекта [18, с. 26], по большей части рассматривают данный институт в негативном значении.

Можно выделить следующие существующие в настоящее время подходы к определению административной ответственности:

- правовая реакция государства на проявление административной противоправности (П.П. Серков) [86];
- вид юридической ответственности, выражающийся в применении административного взыскания к лицу, совершившему административное правонарушение (О.Н. Ефремова) [19];
- кара, преследующая цели частной и общей превенции (Д.Н. Бахрах) [7];
- назначение уполномоченными лицами наказание за административное правонарушение (Ю.М. Козлов) [28];
- вид государственного принуждения, выражающийся в применении административного наказания, к субъектам, совершившим административное правонарушение, виновность которых

- установлена в процессе производства по делам об административных правонарушениях (Э.Е. Липатов, А.В. Филатова, С.Е. Чаннов) [32];
- мера ответственности за противоправное поведение (М.Д. Шиндяпина) [107, с. 6-7];
 - способность виновного лица претерпеть неблагоприятные последствия за совершенное административное правонарушение (Л.Л. Попов) [1, с. 306].

Из приведенных определений административной ответственности, можно выделить ее признаки:

- основание наступления - административное правонарушение;
- применяется судебными и уполномоченными органами государственной власти;
- урегулирована нормами административного права;
- реализуется в виде государственного принуждения.

Относительно такого основания административной ответственности, как административное правонарушение, необходимо обратить внимание на следующее. Различные правонарушения классифицируются в зависимости от степени вреда, причиненного гражданам, обществу и государству, а также по характеру нарушенных отношений. Правонарушения обычно делятся на тяжкие преступления и мелкие правонарушения. Административные правонарушения считаются наиболее распространенными и сравниваются с преступлениями, которые не влекут за собой более серьезной ответственности.

Административная ответственность за правонарушения в области безопасности дорожного движения является видом административной ответственности, основанием применения которой является совершение административного правонарушения, ответственность за которое установлена в главе 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) [25].

Правовой анализ административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения необходимо начать с исторического аспекта, который начинает отсчет с момента появления дорожного движения как сферы правового регулирования [90, с. 32].

В истории административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения выделяют несколько этапов, начиная с 1917 года. Так, П.В. Молчанов называет четыре периода (1917-1984 гг.; 1984-1992 гг.; 1992-2002 гг.; с 2002 г. по настоящее время) [40, с. 44].

Е.А. Ляшенко первый период датирует с 1917 по 1925 гг., именуя его «периодом преобразований». По мнению исследователя, второй период (1925-1985 гг.) - «этап хаотичного и разрозненного определения и установления административно-правового порядка по управлению дорожным движением» [33, с. 87].

Следует заметить, что общественные отношения в сфере безопасности дорожного движения начали развиваться значительно раньше 1917 года. На данное обстоятельство справедливо обращает внимание И.А. Новиков, указывая на изданные еще Иваном III правила пользования почтовыми трактами в XVI столетии [43, с. 103-106]. Уже в нормах Русской Правды можно найти ответственность за причинение вреда вследствие управления лошадью или повозкой [83]. На обеспечение сохранности дорог были направлены нормы Соборного уложения 1649 года, которые также в статьях 17 и 18 установили ответственности за дорожно-транспортное происшествие [85, с. 27].

Указом от 3 января 1683 года Петр I установил запрет быстрой езды по городу с целью предотвращения увечий. В 1727 году была установлена ответственность за нарушение правил мирной езды в виде избиения кнутом или ссылкой на каторгу. В 1732 года ответственность усиливается вплоть до смертной казни. Однако речь идет об уголовном наказании. Что касается непосредственно административной ответственности, то наказание в виде административного штрафа впервые было установлено в 1835 году за

невыполнение экипажем требований остановки или не соблюдение скоростного режима. В Уставе о наказаниях 1864 году в ст. 69 предусматривалась ответственность за неисправное содержание тротуаров, мостов, мостовых дорог [73, с. 34].

Как можно заметить, в развитии административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения правильно выделять в качестве первого период – дореволюционный этап. Несмотря на то, что прямо административная ответственность еще не была установлена, однако уже имелись нормы, посредством которых регулировалось дорожное движение с целью обеспечения его безопасности. В этот период предпринимаются попытки разработки единых подходов к формированию правовой основы обеспечения безопасности дорожного движения.

С 1917 года по 1984 год безопасность дорожного движения регулировалась бессистемно на уровне отдельных субъектов. На федеральном уровне действовал принятый еще в 1921 году Декрет «О порядке наложения административных взысканий» [16].

Впервые в 1961 году принимается Указ, устанавливающий административную ответственность водителей за управление автомобилем и городским электротранспортом в нетрезвом виде [93].

Указ 1968 года [94] установил административную ответственность не только за управление транспортом в состоянии опьянения, но и за ряд других правонарушений.

Принятый в 1983 Указ Президиума Верховного Совета СССР «Об административной ответственности за нарушение правил дорожного движения» [95], определил составы административных правонарушений в области дорожного движения, основания применения мер пресечения. В данном Указе закреплены были определения: транспортных средств, то есть всех видов автомобилей, тракторов и иных самоходных машин, трамваев и троллейбусов, а также мотоциклов и других механических транспортных средств (ст. 1); нарушений, повлекших создание аварийной обстановки, то

есть вынудивших других участников движения резко изменить скорость, направление движения или принимать иные меры к обеспечению собственной безопасности или безопасности других граждан (ст. 2).

Следующий этап развития административной ответственности за дорожные правонарушения начался с принятием в 1984 году Кодекса РСФСР об административных правонарушениях [26]. КоАП РСФСР не давал определения административной ответственности, однако в ст. 10 он содержал понятие административного правонарушения, которым признавалось посягающее на государственный или общественный порядок, социалистическую собственность, права и свободы граждан, на установленный порядок управления противоправное, виновное (умышленное или неосторожное) действие либо бездействие, за которое законодательством предусмотрена административная ответственность. Важным моментом являлось установление того, что административная ответственность за правонарушения, предусмотренные КоАП РСФСР, наступала, если эти нарушения по своему характеру не влекли за собой уголовную ответственность.

Непосредственно административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения была посвящена глава 10 данного Кодекса, которая называлась «Административные правонарушения на транспорте и в области дорожного хозяйства и связи».

Принятие в 2001 году ныне действующего КоАП РФ начало отчет современного периода развития административной ответственности за дорожные правонарушения, продолжающийся по настоящее время.

Если обратиться к современной правовой действительности, то наряду с быстрым ростом парка легковых автомобилей растет количество грузовых машин, которые перевозят огромное количество грузов и товаров по дорогам, составляя конкуренцию железнодорожному, водному и другим видам транспорта. При этом количество автомобилей неуклонно растет с каждым годом, создавая определенный ряд трудностей. В большинстве регионов

России существуют проблемы с качеством дорожного покрытия, что связано с климатическими особенностями страны, когда смена времен года, сопровождающаяся резкими перепадами температур, является разрушительной для дорожного покрытия, вызывая его растрескивание, крошение, образование выбоин и ям. Наряду с качеством дорог необходимо решать трудности с пропускной способностью дорог, приводящие на определенных участках к километровым пробкам из машин. Имеются нерешенные вопросы с благоустройством и своевременным обслуживанием дорог. В целом, в настоящее время имеется целый комплекс проблем, связанных с дорожным движением и его безопасностью.

Безопасность дорожного движения определяется множеством факторов, это и качество дорожной инфраструктуры, количество и техническое состояние автомобилей, подготовка водителей и поведение пешеходов. Возникающие на дорогах споры и правонарушения в большинстве случаев решаются в рамках административно-правовой ответственности. Административная ответственность наступает при нарушениях нормативно-правовых норм.

В связи с чем, законодатель особое значение придает обеспечению правового регулирования безопасности дорожного движения.

Прежде всего, это КоАП РФ, в котором административным правонарушения в области дорожного движения посвящена глава 12 Особенной части Кодекса, насчитывающая 44 статьи. В данную главу КоАП РФ постоянно вносятся изменения и дополнения, направленные как на конкретизацию отдельных составов административных правонарушений, ее расширение новыми составами, так и на ужесточение или изменений санкций. Все это свидетельствует о развитии транспортной инфраструктуры и возникающих в процессе правоприменения сложностей, связанных с привлечением виновных к административной ответственности.

Правовое регулирование общественных отношений в области дорожного движения основывается на Конституции РФ.

Кроме того, основные принципы обеспечения безопасности дорожного движения установлены в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» [102], в котором установлена ответственность за отдельные виды правонарушений, например, за соответствие дорог установленным требованиям в части обеспечения безопасности дорожного движения на этапе проектирования и этапах реконструкции и строительства (ч. 2 ст. 11). Законом установлен запрет эксплуатации транспортных средств, владельцами не застраховавшими свою гражданскую ответственность (ч. 2 ст. 19). Статья 31 ФЗ «О безопасности дорожного движения» в случае нарушения безопасности дорожного движения отсылает к нормам административного и уголовного законодательства.

Действующий КоАП РФ в главе 12 объединил составы административных правонарушений в области дорожного движения (статьи 12.1 – 12.37).

В результате исторического развития сформировалось двухуровневое законодательство Российской Федерации об административной ответственности, которое состоит из КоАП РФ и принимаемых в соответствии с ним законов субъектов РФ об административных правонарушениях. Следует отметить, что за административные правонарушения в области дорожного движения административная ответственность наступает в соответствии с положениями КоАП РФ. Однако законы субъектов Российской Федерации об административной ответственности содержат нормы, устанавливающие административную ответственность на транспорте.

Так, глава 9 Закона Самарской области «Об административных правонарушениях на территории Самарской области» [20] посвящена административным правонарушениям на транспорте и включает девять составов административных правонарушений:

- безбилетный проезд пассажира в автомобильном и городском наземном электрическом транспорте (ст. 9.1);

- провоз в автобусе, троллейбусе, трамвае пассажиров и багажа без оплаты багажа, ручной клади (ст. 9.2);
- эксплуатация водных мотоциклов (гидроциклов) без защитных очков, а при проведении спортивных мероприятий - также без шлема (ст. 9.4);
- нарушение правил движения маломерных судов (ст. 9.5);
- плавание и нахождение маломерных судов в запрещенных местах (ст. 9.6);
- открытие и эксплуатация базы (сооружения) для стоянки маломерных судов вне мест, установленных для размещения указанных баз (сооружений) (ст. 9.7);
- нарушение владельцем базы (сооружения) для стоянки маломерных судов установленных требований к ее организации и эксплуатации (ст. 9.8);
- проезд и провоз ручной клади сверх установленных норм в метрополитене без оплаты (ст. 9.13).

Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [100], регулирует отношения, возникающие в связи с использованием автомобильных дорог. За пределами внимания законодателя осталось обеспечение безопасности дорожного движения, с чем сложно согласиться. Поэтому представляется целесообразным ст. 2 данного Федерального закона дополнить такой целью, как обеспечение безопасности автомобильных дорог.

В подп. 7 ч. 1 ст. 2 Федерального закона «О полиции» [99] обеспечение безопасности дорожного движения обозначено в качестве одного из основных направлений деятельности полиции.

Постановлением Правительства РФ «О правилах дорожного движения» [59] (далее - ПДД) установлен единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации.

Безопасность дорожного движения регулируют также:

- Федеральный закон «О транспортной безопасности» [101];
- Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [104];
- Федеральный закон «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [96];
- Указ Президента РФ «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» [92];
- Постановление Правительства РФ «О порядке государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения» [61].

Кроме того, реализуется ряд национальных и федеральных проектов («Безопасные качественные дороги» [45] и «Безопасность дорожного движения» [46]), направленных на безопасное удовлетворение транспортных потребностей граждан [35].

Таким образом, административная ответственность за правонарушения в области ПДД является видом административной ответственности, применяемая за совершенное административное правонарушение, предусмотренное главой 12 КоАП РФ. В развитии административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения правильно выделять в качестве первого период – дореволюционный этап. Несмотря на то, что прямо административная ответственность еще не была установлена, однако уже имелись нормы, посредством которых регулировалось дорожное движение с целью обеспечения его безопасности. Современный период развития административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения начинается с принятия, ныне действующего КоАП РФ и продолжается по настоящее время. По состоянию на 1 марта 2024 года глава 12 КоАП РФ насчитывает 44 статьи, в которых установлена ответственность за административные правонарушения в области

безопасности дорожного движения. В названную главу КоАП РФ постоянно вносятся изменения и дополнения, конкретизирующие отдельные составы правонарушений, дополняя новыми составами, ужесточая или иным образом изменяя санкции. Все это свидетельствует о развитии транспортной инфраструктуры и возникающих в процессе правоприменения сложностей, связанных с привлечением виновных к административной ответственности.

1.2 Классификация и виды административных правонарушений в области дорожного движения

Вопросы классификации административных правонарушений в области безопасности дорожного движения обусловлены многочисленностью главы 12 КоАП РФ, включающей 44 состава.

Так, одни ученые данные правонарушения предлагают разделить в зависимости от вида нарушений, на:

- «нарушения установленного порядка регистрации, использования и эксплуатации транспортных средств;
- нарушения правил дорожного движения;
- невыполнение законных требований сотрудников полиции, иных должностных лиц, а также обязанностей в связи с ДТП;
- нарушение правил ремонта, содержания и эксплуатации дорожных объектов;
- нарушение права на управление транспортным средством» [66, с. 5-18].

М.В. Мукабенов классифицирует их в зависимости от степени тяжести и правовых последствий, которые наступают для правонарушителя:

- правонарушения с пониженной общественной опасностью, за которые наступает ответственность морального характера;

- незначительные и тяжкие правонарушения, влекущие ответственность имущественного характера;
- правонарушения, за которые для виновного наступает ответственность, ограничивающая его личные права [42, с. 11].

В.В. Похмелкин административные правонарушения в области безопасности дорожного движения в той части, которые находятся в компетенции мировых судей, классифицирует также в зависимости от критериев назначения административного наказания, следующим образом.

Значительное административное правонарушение, к которым относятся:

- грубое и злостное административное правонарушение, не повлекшее дорожно-транспортное происшествие, наличие смягчающих обстоятельств;
- грубое административное правонарушение, ставшее причиной серьезного дорожно-транспортного происшествия, при наличии или отсутствии смягчающих обстоятельств;
- злостное административное правонарушение без смягчающих обстоятельств [67, с. 110].

Как можно заметить, В.В. Похмелкин систематизировал административные правонарушения в области дорожного движения в зависимости от последствий и наличия и отсутствия смягчающих или отягчающих ответственность обстоятельств. Однако такие категории, как «злостное», «грубое» имеют оценивающий характер, что на практике осложняет детализацию отдельных составов правонарушений.

Более конкретную классификацию исследуемых видов административных правонарушений предложил С.В. Верзилин, в качестве критерии категоризации, предложив роль правонарушения в формировании дорожно-транспортного происшествия. Так, ученый все административные правонарушения в области дорожного движения систематизирует на правонарушения:

- непосредственно, влияющие на возникновение дорожно-транспортного происшествия;
- косвенное, влияющие на возникновение дорожно-транспортного происшествия;
- посягающие на порядок управления в области дорожного движения [11, с. 29].

Однако в данной классификации одни и те же составы административных правонарушений, могут относиться сразу к нескольким видам. Например, правонарушение, предусмотренное ч. 1 ст. 12.1 КоАП РФ, является одновременно правонарушением, которое непосредственно влияет на совершение дорожно-транспортного происшествия и посягает на установленный порядок управления в области дорожного движения.

Проведенный анализ научно-теоретических подходов к классификации административных правонарушений, ответственность за которые предусмотрена главой 12 КоАП РФ, позволяет выделить несколько оснований для их систематизации:

- по степени опасности, на тяжкие, средние и легкие правонарушения;
- по последствиям, на правонарушения, в результате которого причинен материальный ущерб или физический вред;
- по виду нарушения, на нарушения скоростного режима, обгонов, парковки, остановки, перевозки грузов, людей, использования дорожной разметки и другие.

Исследуемые виды административных правонарушений можно разделить также на следующие группы:

- правонарушения в области нарушения ПДД;
- правонарушения в области эксплуатации транспортных средств;
- правонарушение по перевозке грузов;
- правонарушения, связанные с невыполнением требований сотрудников полиции;

- правонарушения, приводящие к дорожно-транспортным происшествиям;
- правонарушения, причиняющие вред здоровью;
- правонарушения, совершаемые пешеходами.

Механизм совершения правонарушения раскрывается посредством таких элементов объективной стороны, как противоправное деяние, последствия и причинная связь между ними.

Противоправное деяние может совершаться как путем действия, так и бездействия. Анализ диспозиций составов административных правонарушений, позволяет выделить следующие виды действий/бездействий, посредством которых совершаются данные правонарушения:

- совершение действий прямо запрещенных Правилами дорожного движения;
- совершение действий, запрещенных Правилами дорожного движения при определенных обстоятельствах;
- неисполнение или ненадлежащее исполнение установленных обязанностей;
- совершение действий, выходящих за пределы предоставленных прав, т.е. несоблюдение правоограничений;
- злоупотребление правом.

Административные правонарушения представляют собой нарушение общественного порядка, нанесение общественного вреда или создают опасные ситуации на дороге. И такие административные правонарушения не приводят к материальным последствиям. Поэтому административное правонарушение, не приводящее к материальному ущербу, определяется как правонарушение, имеющее формальный характер.

В главе 12 КоАП РФ наличествуют составы административных правонарушений, которые не влекут материальных последствий, т.е. формальные составы. Например, превышение скорости транспортным

средством при наличии видеофиксации специальным прибором, является формальным административным правонарушением со всеми вытекающими последствиями для нарушителя в виде штрафов или лишения водительских прав.

Меры обеспечения, представляя собой средство пресечения противоправного поведения, одновременно являются одним из действенных способов предупреждения и профилактики противоправных деяний. Важность и значимость применения обеспечительных мер в административно-процессуальной деятельности исполнительных органов обусловлена характером совершенного лицом административного нарушения и фактическими обстоятельствами совершения правонарушения, которые необходимо установить. Меры обеспечения административно-процессуальной деятельности, по своей сути являются процессуальными инструментами, которые используются государственными органами и их должностными лицами в процессе осуществления принадлежащих им полномочий.

Выводы по первой главе магистерской диссертации.

Во-первых, в развитии административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения правильно выделять в качестве первого периода – дореволюционный этап. Несмотря на то, что прямо административная ответственность еще не была установлена, однако уже имелись нормы, посредством которых регулировалось дорожное движение с целью обеспечения его безопасности.

В настоящее время административная ответственность за правонарушения в области безопасности дорожного движения установлена в главе 12 Особенной части Кодекса, насчитывающей 44 статьи. В данную главу КоАП РФ постоянно вносятся изменения и дополнения, направленные как на конкретизацию отдельных составов административных правонарушений, ее расширение новыми составами, так и на ужесточение или изменений санкций. Все это свидетельствует о развитии транспортной инфраструктуры и

возникающих в процессе правоприменения сложностей, связанных с привлечением виновных к административной ответственности.

Во-вторых, в зависимости от вида нарушений, от степени тяжести и правовых последствий, которые наступают для правонарушителя, от критериев назначения административного наказания, от роли правонарушения в формировании дорожно-транспортного происшествия, а также по видовому объекту, субъекту административного правонарушения, видам административных наказаний. Проведенный анализ научно-теоретических подходов к классификации административных правонарушений, ответственность за которые предусмотрена главой 12 КоАП РФ, позволил выделить несколько оснований для их систематизации: по степени опасности, на тяжкие; по последствиям, на правонарушения, в результате которого причинен материальный ущерб или физический вред; по виду нарушения.

Глава 2 Вопросы квалификации административных правонарушений в области дорожного движения

2.1 Объект и объективные признаки составов административных правонарушений в области дорожного движения

Элементами составов административных правонарушений являются объект и объективные признаки. В виду многочисленности составов административных правонарушений области дорожного движения, данные признаки будут исследованы в обобщенном и проблемном аспектах.

Прежде всего, необходимо определиться с объектом административных правонарушений в области дорожного движения, т.е. кругом тех общественных отношений, на которые данные правонарушения посягают. В теории выделяют общий, родовой и видовой, непосредственный объекты.

Именно по родовому объекту все составы административных правонарушений объединены в главе 12 КоАП РФ и представляют собой правонарушения, посягающие на безопасность дорожного движения. Сама категория «безопасность дорожного движения» определена в ст. 2 ФЗ «О безопасности дорожного движения» как «состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий». Само же дорожное движение в указанной норме, будучи сложной динамической системой, понимается как «совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог» [23, с. 43].

Безопасность дорожного движения рассматривается учеными, как самостоятельный вид безопасности, представляющий собой состояние защищенности личности и общества от рисков и угроз в сфере дорожного движения [22, с. 3].

Определенную сферу общественных отношений образует видовой объект административных правонарушений, в качестве которого применительно к рассматриваемым правонарушениям могут выступать безопасные условия дорожного движения и эксплуатации транспорта.

Кроме того, каждое отдельное правонарушение, посягает на непосредственный объект [15, с. 28].

Например, непосредственный объект административного правонарушения, предусмотренного ст. 12.21.4 КоАП РФ непосредственно не связан с безопасностью дорожного движения, так как посягает на исполнение обязанности внесения платы за проезд по платной автомобильной дороге или платному участку автомобильной дороги, установленной в ст. 40 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [100].

В качестве предмета выступают транспортные средства.

Общее понятие транспортного средства законодатель сформулировал в примечании к ст. 12.1 КоАП РФ, под которым понимается «автомобильное транспортное средство с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания более 50 кубических сантиметров или максимальной мощностью электродвигателя более 4 киловатт и максимальной конструктивной скоростью более 50 километров в час, а также прицепы к нему, подлежащие государственной регистрации, а в других статьях настоящей главы также трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право». При этом, как указано в п. 2 Постановления Пленума Верховного Суда РФ «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» (далее –

Постановление № 20) [57] данное определение не подлежит расширительному толкованию.

Так, Б. подал жалобу на необоснованность его привлечения к административной ответственности по ч. 3 ст. 12.7 КоАП РФ со ссылкой на то, что питбайк «BSE PH 150e 10L» не относится к транспортным средствам, а является спортивным инвентарем и не подлежал регистрации, в связи с чем, отсутствует состава административного правонарушения. Однако суд отметил, что мототранспортное средство BSE PH 150e 10L с двигателем объемом 150 куб. см по своим характеристикам относится к мотоциклам, право на управление которым должно быть подтверждено водительским удостоверением и со ссылкой на примечанием к ст. 12.1 КоАП РФ сделал вывод о том, что является транспортным средством, на которое распространяется действие главы 12 КоАП РФ [56].

Следует отметить, что предметом рассматриваемых правонарушений разукomплектованный автомобиль, который не может использоваться как транспортное средство [4].

Однако, относительно транспортного средства, не подлежащего регистрации как предмета исследуемых видов административных правонарушений мнения ученых разделились. Так, З.Б. Соктоев считает, что не подлежащие регистрации транспортные средства являются предметом рассматриваемых правонарушений [87, с. 30], а М.В. Афанасьев не согласен с такой позицией [5, с. 27].

Суд при разрешении данных споров исходит из необходимости специального права на управление транспортным средством. Если управлять транспортным средством можно только при наличии соответствующего права, то данное транспортное средство является предметом правонарушения [64].

Например, для признания технического средства транспортным средством либо самоходной машиной, на управление которой предоставляется специальное право, необходимы вышеуказанный ряд условий.

Вместе с тем в протоколе об административном правонарушении и других процессуальных документах по делу не указаны технические характеристики мотоблока. Указанные обстоятельства, имеющие значение для дела, в рассматриваемом случае были установлены в ходе рассмотрения дела об административном правонарушении.

Так, из показаний специалиста ФИО4, допрошенного в судебном заседании у мирового судьи следует, что мотоблок, не является транспортным средством передвижения, так как относится к сельскохозяйственной техники и не принадлежит к категории транспортных средств. В связи, с чем нет необходимости ставить его на учет и проходить технический осмотр. В инструкции по эксплуатации также отсутствует информация о том, что данное оборудование можно использовать как транспортное средство, то есть присоединять прицеп к мотоблоку для перевозки по дорогам людей. При оборудовании мотоблока прицепным устройством, данный вид техники с его мощностью двигателя, позволяет приводить в движение мотоблок с прицепным устройством, а также находящимся в прицепном устройстве управляющего им лица. Основные технические характеристики: двигатель 3, 6 л., объем 208 см³, мощность 8 л.с. В связи с чем, с технической точки зрения объем двигателя мотоблока превышает более 50 см³, скорость менее 50 км/ч.

Следовательно, вопреки доводам жалобы оснований для вывода о том, что ФИО1 ДД.ММ.ГГГГ управлял мотоблоком, являющимся транспортным средством, в состоянии опьянения, у мирового судьи не имелось.

Утверждение заявителя о том, что по смыслу решения Коллегии Евразийской экономической комиссии от 12 февраля 2019 года № 25 «О классификации мотоблока (мотокультиватора) в соответствии с единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза» [76], мотоблок является трактором одноосным, в связи с чем относится к транспортным средствам, основано на неверном понимании указанных нормативных документов.

В соответствии с положениями пункта 1 статьи 19 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза [89] классификация товаров осуществляется в целях применения мер таможенно-тарифного регулирования, вывозных таможенных пошлин, запретов и ограничений, мер защиты внутреннего рынка, ведения таможенной статистики.

На основании абзаца 1 пункта 1 статьи 22 Таможенного кодекса ЕЭС Коллегия Евразийской экономической комиссии приняла решение о классификации мотоблоков (мотокультиваторов) в подсубпозиции <данные изъяты.

В данном решении поясняется, что мотоблок (мотокультиватор) представляет собой устройство с возможностью крепления навесного и (или) прицепного оборудования, управляемое рядом идущим водителем при помощи рулевого устройства в виде двух рукояток, с одной ведущей осью, двигателем внутреннего сгорания, конструктивные особенности которого предусматривают возможность установки на ведущую ось рабочих органов (фрез) для обработки почвы или колес, имеющее тягово-сцепное устройство, и (или) приспособления для крепления навесного оборудования, и шкив или вал отбора мощности.

В соответствии с Единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза и Единого таможенного тарифа ЕЭС в субпозиции 8701 10 000 0 указаны тракторы одноосные. Вместе с тем понятие «мотоблок» отсутствует.

Таким образом, включение мотоблока (мотокультиватора) в субпозицию 8701 10 000 0 вызвано его специфической конструкцией и необходимостью применения соответствующих мер таможенно-тарифного регулирования, вывозных таможенных пошлин, запретов и ограничений, мер защиты внутреннего рынка, ведения таможенной статистики.

При этом, изложенное не придает мотоблоку (мотокультиватор) характеристики транспортного средства. Указанное согласуется с Постановлением Верховного Суда РФ от 05.05.2022 г. № 31-АД22-1-К6 [63].

В другом примере, утверждения об отсутствии во действиях П. состава административного правонарушения были признаны несостоятельными.

В материалах дела имелись технические характеристики электрического самоката марки «Midway Amix», приобщенная к материалам дела инструкция по эксплуатации, из которых усматривается, что П. управлял двухколесным механическим транспортным средством, приводимым в движение электродвигателем, мощностью 1 киловатт, максимальная скорость составляет 50 километров в час, поэтому по своим техническим характеристикам не может быть отнесено к средствам индивидуальной мобильности, несмотря на наименование этого транспортного средства «электросамокатом» на сайте производителя и в руководстве по эксплуатации.

Кроме того, исходя из области применения ГОСТ Р 70514-2022, где подробно указано в каком случае можно отнести электрические средства индивидуальной мобильности по техническим характеристикам, П. управлял именно механическим транспортным средством.

Поскольку транспортное средство, которым управлял П. при описанных выше обстоятельствах, по своим техническим характеристикам относится к механическим транспортным средствам - мопедам, право на управление которым должно было быть подтверждено водительским удостоверением категории «М», то выводы должностного лица и судьи районного суда являются верными, обстоятельства дела установлены правильно, П. обоснованно признан виновным в совершении административного правонарушения [80].

Одной из обсуждаемых проблем являются беспилотные транспортные средства как предметы транспортных правонарушений [10; 3; 8], на развитие которых направлены ряд программных документов [72; 60].

В Концепции безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования [72] дано определение беспилотного транспортного средства как автоматизированного транспортного средства, функционируемое без

человека. Однако автоматизация не всегда приводит к принятию решения без участия человека. В связи с чем, Е.В. Вавилин предлагает разделять беспилотные и автоматизированные транспортные средства [9]. Свой вывод ученый основывает на том, что уровень участия человека в работе объекта имеет значение для распределения ответственности за действия объекта [110]. Поэтому можно выделить следующие виды транспортных средств:

- с автоматизированными процессами принятия решений;
- дистанционно управляемые с нахождением водителя на транспортном средстве;
- дистанционно управляемые без нахождения водителя на транспортном средстве;
- полностью автономные, операционная система которых способна принимать самостоятельные решения и действия.

Представляется, что решение вопроса о признании беспилотных и автоматизированных транспортных средств как предметов административных правонарушений находится в стадии своего формирования. Поэтому, особое внимание необходимо уделить законодателю к терминологии и правовому режиму объектов, автономных от человека. В связи с чем, целесообразно примечание к ст. 12.1 КоАП РФ после слов «специальное право» дополнить словами, «а также с автоматизированными процессами принятия решений, дистанционно управляемые и полностью автономные транспортные средства».

Механизм совершения правонарушения раскрывается посредством таких элементов объективной стороны, как противоправное деяние, последствия и причинная связь между ними.

Противоправное деяние может совершаться как путем действия, так и бездействия. Анализ диспозиций составов административных правонарушений, позволяет выделить следующие виды действий/бездействий, посредством которых совершаются данные правонарушения:

- совершение действий прямо запрещенных Правилами дорожного движения;
- совершение действий, запрещенных Правилами дорожного движения при определенных обстоятельствах;
- неисполнение или ненадлежащее исполнение установленных обязанностей;
- совершение действий, выходящих за пределы предоставленных прав, т.е. несоблюдение правоограничений;
- злоупотребление правом.

Объективная сторона некоторых правонарушений совершается посредством управления транспортным средством, под которым понимается «целенаправленное воздействие на него лица, в результате которого транспортное средство перемещается в пространстве (вне зависимости от запуска двигателя)».

Так, на основании показаний Жданова А.В. и сотрудников ГИБДД Боярских Д.Ю. и Д. допрошенных при рассмотрении жалобы, судьей районного суда установлено, что водительское удостоверение было передано Ждановым Л.В. инспектору Боярских Д.Ю. после остановки транспортного средства для составления протокола по делу об административном правонарушении, предусмотренном статьей 12.20 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Движение задним ходом с места остановки транспортного средства до патрульного автомобиля с целью быть ближе к нему Жданов А.В. осуществил с предварительным уведомлением о данном намерении сотрудника Д. являющегося его знакомым, что последний в судебном заседании не отрицал. Между тем инспектор Д. запрет на осуществление движения Жданову А.В. не выразил, требование об остановке транспортного средства и требование о предъявлении водительского удостоверения после остановки транспортного средства, поскольку в этот момент водительское удостоверение находилось у инспектора Боярских Д.Ю.

Исходя из конкретных обстоятельств данного дела, судья районного суда, пришел к правомерному выводу о том, что при управлении в описанные выше время и месте Жданов А.В. имел при себе водительское удостоверение, и прекратил производство по данному делу об административном правонарушении [53].

Из материалов дела усматривается, что Кочеткова А.С., являясь пассажиром автомобиля марка автомобиля (регистрационный знак ТС), открыв дверь автомобиля при выходе на проезжую часть дороги, создала помеху в движении водителю фио, управлявшему автомобилем «Дэу Матиз» (регистрационный знак ТС), чем нарушила пункты 5.1, 12.7 Правил [77].

Примером противоправного бездействия является следующий пример из практики.

Как следует из материалов дела 23 декабря 2022 года в 13:56:37 лицо, управляющее транспортным средством марки «27822N», грузовой фургон, гос.рег.знак М 860 ВН 50 осуществил движение по Центральной кольцевой автомобильной дороге Московской области: М-2 «Крым»- Калужское шоссе, ш.55.394270, д. 37.272702 в нарушение требований подп.5 п. 1 ст. 29 и п. 3 ст. 40 Федерального закона от 08 ноября 2007 года 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» не исполнил обязанность по внесению платы за проезд транспортного средства по платным автомобильным дорогам, платным участкам автомобильных дорог в установленный законом срок (в течении пяти суток после выезда транспортного средства) [82].

Административные правонарушения представляют собой нарушение общественного порядка, нанесение общественного вреда или создают опасные ситуации на дороге. И такие административные правонарушения не приводят к материальным последствиям. Поэтому административное правонарушение, не приводящее к материальному ущербу, определяется как правонарушение, имеющее формальный характер.

В главе 12 КоАП РФ наличествуют составы административных правонарушений, которые не влекут материальных последствий, т.е. формальные составы. Например, превышение скорости транспортным средством при наличии видеофиксации специальным прибором, является формальным административным правонарушением со всеми вытекающими последствиями для нарушителя в виде штрафов или лишения водительских прав.

Формальные составы административных правонарушений окончены с момента начала движения транспортного средства (см. стст. 12.1, 12.2 и др. статьи КоАП РФ).

Например, доводы заявителя о том, что транспортным средством он не управлял, являлись предметом тщательной проверки судей нижестоящих инстанций и им дана надлежащая правовая оценка. Вопреки доводам жалобы, факт управления У. транспортным средством подтверждается совокупностью имеющихся в материалах дела доказательств, подробный анализ которым приведен в обжалуемых судебных актах. Факт обнаружения У. сотрудниками полиции в момент управления им транспортным средством подтверждается, вопреки доводам жалобы, не только показаниями инспектора ДПС ГИБДД ОМВД России «Кочубеевский» К., но и фактом привлечения У. к административной ответственности по части 2 статьи 12.3 КоАП РФ, что зафиксировано на видеозаписи.

То обстоятельство, что на видеозаписи не зафиксирован момент управления У. транспортным средством не имеет правового значения, поскольку КоАП РФ об административных правонарушениях обязательную видеофиксацию момента управления транспортным средством не предусматривает [62].

При рассмотрении дела об административном правонарушении, предусмотренном ч. 1 статьи 12.8 КоАП РФ, следует учитывать, что до внесения в законодательство изменений административная ответственность по данной норме наступает за управление транспортным средством лицом,

находящимся под воздействием только тех лекарственных препаратов, которые содержат этиловый спирт, наркотические средства или психотропные вещества.

Так, Е. был признан виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ, ему назначено административное наказание. В жалобе, поданной в Верховный Суд, Е. просил отменить судебные акты, считая их незаконными.

При рассмотрении жалобы Верховным Судом РФ было установлено, что в соответствии с ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ административным правонарушением признается управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, если такие действия не содержат уголовно наказуемого деяния.

Согласно примечанию к данной норме употребление веществ, вызывающих алкогольное или наркотическое опьянение, либо психотропных или иных вызывающих опьянение веществ запрещается. Административная ответственность, предусмотренная названной статьей и частью 3 статьи 12.27 КоАП РФ, 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.

Основанием для привлечения Е. к административной ответственности, предусмотренной частью 1 статьи 12.8 КоАП РФ, послужили изложенные в протоколе об административном правонарушении обстоятельства, согласно которым он управлял транспортным средством в состоянии опьянения и результаты химико-токсикологического исследования, по результатам

которого в крови Е. обнаружено вещество, вызывающее нарушение физических и психических функций организма.

Однако, Конституционный Суд РФ [54] признал неконституционным применение примечания к ст. 12.8 КоАП РФ, в котором отсутствует указание на вещества, ухудшающие реакцию человека, но при этом не являются наркотическими или психотропными веществами или алкоголем.

В результате дело было направлено на новое рассмотрение для проверки доводов Е. об отсутствии в его действиях состава правонарушения [49].

Совершение маневра обгона (опережения одного или нескольких транспортных средств, связанного с выездом на полосу (сторону проезжей части), предназначенную для встречного движения, и последующим возвращением на ранее занимаемую полосу (сторону проезжей части) образует объективную сторону состава административного правонарушения, предусмотренного частью 4 статьи 12.15 КоАП РФ, лишь в том случае, когда такой маневр выполнен с нарушением требований ПДД.

Так, П. был признан виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ. При рассмотрении жалобы П. суд установил, что административная ответственность по части 4 статьи 12.15 КоАП РФ наступает за выезд в нарушение ПДД на полосу, предназначенную для встречного движения, либо на трамвайные пути встречного направления, за исключением случаев, предусмотренных частью 3 названной статьи.

Материалами дела было установлено, что П., совершая обгон, выехал на полосу дороги, предназначенную для встречного движения, в месте, где ПДД это не запрещено.

При таких обстоятельствах, решение судьи, вынесенное в отношении П. по делу об административном правонарушении, предусмотренном частью 4 статьи 12.15 КоАП РФ, отменены, производство по делу об административном правонарушении прекращено в связи с недоказанностью обстоятельств, на основании которых были вынесены указанные постановление, решение [50].

Наряду с административными правонарушениями, имеющими формальный характер, есть правонарушения, имеющие материальный характер и последствия которых имеют негативный материальный характер.

Объективная сторона административного правонарушения, предусмотренного ч. 2 ст. 12.3 КоАП РФ, выражается в отсутствии у водителя при управлении транспортным средством, указанных в диспозиции документов.

Например, доводы Е. о том, что при рассмотрении дела, судья межрайонного суда ошибочно не принял во внимание изменения, внесенные Постановлением Правительства Российской Федерации от 28 марта 2012 года «О внесении изменений в Постановление Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090» в абз. 3 п. 2.1.1 Правил дорожного движения, в соответствии с которыми в указанном абзаце слова «и талон о прохождении государственного технического осмотра» исключены, являются обоснованными.

При таких обстоятельствах в действиях Е. отсутствует состав указанного административного правонарушения, что в силу п. 4 ч. 2 ст. 30.17 КоАП РФ является основанием к отмене постановления должностного лица по делу об административном правонарушении, решения судьи межрайонного суда и прекращению производства по делу об административном правонарушении в соответствии с п. 2 ч. 1 ст. 24.5 КоАП РФ, ввиду отсутствия состава административного правонарушения [51].

Объективную сторону административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.5 КоАП РФ, образует управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых в соответствии с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения эксплуатация транспортного средства запрещена.

Однако в материалах дела отсутствуют доказательства, подтверждающие, что конструкцией автомобиля «Рено SR» предусмотрены задние брызговики. Вместе с тем, из ответа на судебный запрос генерального директора закрытого акционерного общества «Лаки Моторс» от 21 мая 2019 года № 375-ЮАЦБ следует, что конструкция автомобиля «Рено SR», которым управлял С., не предполагает наличие задних брызговиков, в Одобрении типа транспортного средства, действовавшего в период выпуска автомобиля, также нет информации о наличии задних брызговиков у указанного автомобиля.

С учетом изложенного суд пришел к выводу об отсутствии в действиях С. состава административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.5 КоАП РФ [79].

Примером материального состава является, правонарушение, предусмотренное ст. 12.24 КоАП РФ - нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого вреда здоровью потерпевшего.

Так, судом было установлено, что 04 декабря 2021 года произошло ДТП, в ходе которого принадлежащему истцу автомобилю причинены механические повреждения.

Согласно постановлению командира отделения ДПС ГИБДД ОМВД России по Дзержинскому району Калужской области от 15 апреля 2022 года 04 декабря 2021 года в 13 часов 20 минут на автодороге <адрес> водитель К., управляя автомобилем в нарушение пункта 8.4 Правил дорожного движения Российской Федерации при перестроении допустил столкновение с движущимся попутно без изменения направления движения транспортным средством марки Honda Accord, государственный регистрационный номер <данные изъяты>, под управлением З., после чего водитель автомобиля марки Honda Accord допустил наезд на препятствие (разделительный парапет), съехал в кювет с последующим опрокидыванием. Водитель транспортного средства марки ВАЗ-21150 допустил столкновение с двигавшимся впереди транспортным средством марки Skoda Fabia, под управлением водителя У.И.,

после чего водитель автомобиля марки Skoda Fabia совершила наезд на препятствие (разделительный парапет). В результате ДТП пострадали пассажир автомобиля марки Skoda Fabia Н.Т. и пассажир автомобиля марки Honda Accord С.

По факту данного ДТП было возбуждено дело об административном правонарушении, предусмотренном статьей 12.24 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. В рамках производства по делу были назначены и проведены судебно-медицинские экспертизы, согласно которым вред здоровью Н.Т. и С. не причинен.

Постановлением командира отделения ДПС ГИБДД ОМВД России по Дзержинскому району Калужской области от 15 апреля 2022 года производство по делу об административном правонарушении прекращено в связи с отсутствием состава административного правонарушения, предусмотренного статьей 12.24 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях [44].

Таким образом, проведенный анализ объекта и объективных признаков административных правонарушений в области ПДД, позволил исследовать механизм их совершения. При рассмотрении предмета некоторых составов административных правонарушений обращено внимание на беспилотные транспортные средства. Решение вопроса о признании беспилотных и автоматизированных транспортных средств как предметов административных правонарушений находится в стадии своего формирования. Поэтому, особое внимание необходимо уделить законодателю к терминологии и правовому режиму объектов, автономных от человека. В связи с чем, предложено примечание к ст. 12.1 КоАП РФ после слов «специальное право» дополнить словами, «а также с автоматизированными процессами принятия решений, дистанционно управляемые и полностью автономные транспортные средства».

2.2 Субъект и субъективные признаки составов административных правонарушений в области дорожного движения

Субъектами административной ответственности могут быть как физические, так и юридические лица, что прямо закреплено в ч. 1 ст. 2.1 КоАП РФ.

Субъекты правонарушений в области дорожного движения именуется участниками дорожного движения.

Под участниками дорожного движения понимаются лица, которое принимают непосредственное участие в процессе движения. В качестве таких лиц могут быть водители, пешеходы, пассажиры транспортного средства.

Водитель – это лицо, управляющее транспортным средством.

Например, Б. управлял транспортным средством КМЗ-012Ч, без государственного регистрационного знака, и, при наличии признаков опьянения, в нарушение пункта 2.3.2 ПДД, не выполнил законное требование сотрудника полиции о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

При рассмотрении дела об административном правонарушении, выслушав объяснения Б., допросив инспектора ДПС ОСВ ГИБДД МО УМВД по Курганской области исследовав представленные в дело административным органом документы, а также представленные по запросу суда сведения ПАО «Курганский машиностроительный завод», с учетом применения положений пункта 1.2 ПДД, примечания к статье 12.1 КоАП РФ, статьи 25 ФЗ «О безопасности дорожного движения», а также положений статьи 1 Федерального закона «О самоходных машинах и других видах техники» при оценке установленных по делу обстоятельств, мировой судья пришел к выводам о том, что в дело не представлено доказательств того, что Б. управлял именно трактором КМЗ, при этом сведений о технических характеристиках самодельного самоходного устройства, которым управлял Б., в том числе относительно объема двигателя, скорости, в суд также не представлено, и в

рассматриваемом случае транспортным средством данное устройство признано быть не может.

С учетом установленных обстоятельств, мировой судья указал на то, что Б. не являлся водителем транспортного средства и, соответственно, не является субъектом административного правонарушения.

С этими выводами согласился судья районного суда при пересмотре дела по жалобе инспектора ДПС ОСВ ГИБДД МО УМВД по Курганской области.

При этом судьей районного суда приняты необходимые меры для проверки доводов жалобы должностного лица, настаивавшего на том, что Б. являлся водителем транспортного средства и управлял именно трактором КМЗ, в том числе: получены объяснения от Б., пояснения должностного лица, исследованы представленные должностным лицом документы - фотоснимок части неустановленного транспортного средства с табличкой, содержащей надпись «ОАО Курганмашзавод Трактор -012Ч ТУ 3-2662-91», письмо Управления гостехнадзора Департамента агропромышленного комплекса Курганской области, согласно которому трактор КМЗ-012Ч является транспортным средством и подлежит регистрации в органах гостехнадзора, сертификаты соответствия на тракторы малогабаритные, а также представленный по запросу суда технический паспорт на данную модель трактора.

По результатам оценки имеющихся в материалах дела и представленных на рассмотрение жалобы доказательств, судья районного суда пришел к выводам о том, что бесспорных, добытых в установленном законном порядке доказательств того, что Б. управлял трактором модели КМЗ - 0124Ч, материалы дела не содержат.

В жалобе, поданной в Седьмой кассационный суд общей юрисдикции, должностное лицо указывает на незаконность и необоснованность данных выводов судебных инстанций, а также приводит доводы о неверном толковании судебными инстанциями норм материального права, настаивая на

наличии в действиях Б. состава административного правонарушения, указывая на то, что Б. управлял транспортным средством, указывая на то, что судами дано неверное толкование положениям статьи 12.1 КоАП РФ и законодательства, регулирующего спорные правоотношения.

Между тем оснований для переоценки выводов судей не имеется. Обстоятельства, имеющие значение для дела, установлены судьями и им дана правильная юридическая оценка, при этом выводы судей полностью подтверждены материалами рассматриваемого дела [65].

Кроме того, к водителю приравнивается лицо, обучающее вождению [109].

Так, фио обратился в суд с жалобой на постановление по делу об административном правонарушении, вынесенное заместителем командира ОБ ДПС ГИБДД УВД по адрес ГУ МВД России по адрес по ч. 3 ст. 12.7 КоАП РФ.

В своей жалобе заявитель указывает о несогласии с вынесенным постановлением, мотивировав жалобу тем, что управление транспортным средством марка автомобиля регистрационный знак ТС было передано фио в порядке учебной езды, передача управления транспортным средством осуществлена на законных основаниях; у фио имеется свидетельство о профессии водителя, которое подтверждает его обучение по программе профессионального обучения водителей категории «Б».

В судебное заседание заявитель явился, доводы жалобы, поддержал, пояснил, что привлечен к административной ответственности незаконно, так как является лицензированным инструктором, что подтверждается свидетельством о прохождении курса обучения по программе мастеров производственного обучения вождению автотранспортных средств, предоставлял услуги по учебной езде.

Изучив доводы жалобы, заслушав заявителя, исследовав материалы дела, прихожу к следующему.

В силу ч. 3 ст. 12.7 КоАП РФ передача управления транспортным средством лицу, заведомо не имеющему права управления транспортным средством (за исключением учебной езды) или лишенному такого права, - влечет наложение административного штрафа в размере сумма прописью.

В соответствии с пунктом 2.1.1 ПДД водитель механического транспортного средства обязан иметь при себе и по требованию сотрудников полиции передавать им, для проверки водительское удостоверение или временное разрешение на право управления транспортным средством соответствующей категории.

Согласно п. 2.7 ПДД РФ, водителю транспортного средства запрещается передавать управление транспортным средством лицам, находящимся в состоянии опьянения, под воздействием лекарственных препаратов, в болезненном или утомленном состоянии, а также лицам, не имеющим при себе водительского удостоверения на право управления транспортным средством соответствующей категории или подкатегории, кроме случаев обучения вождению в соответствии с разделом 21 Правил.

В соответствии с п. 21.3 «Учебная езда» ПДД РФ - при обучении управлению транспортным средством на дорогах обучающий вождению должен находиться на сиденье, с которого осуществляется доступ к дублирующим органам управления этим транспортным средством, иметь при себе документ на право обучения управлению транспортным средством данной категории или подкатегории, а также водительское удостоверение на право управления транспортным средством соответствующей категории или подкатегории.

Из материалов дела следовало, что ФИО передал управление транспортным средством лицу, не имеющему право управления, и тем самым нарушил п.п. 2.1.1, 2.7 ПДД РФ, ответственность за которое предусмотрена ч. 3 ст. 12.7 КоАП РФ.

Доводы жалобы о том, что управление транспортным средством марка автомобиля регистрационный знак ТС было передано фио в порядке учебной езды, передача управления транспортным средством осуществлена на законных основаниях; у фио имеется свидетельство о профессии водителя, которое подтверждает его обучение по программе профессионального обучения водителей категории «Б», несостоятельны.

ФИО, осуществлял учебную езду, при этом переоборудование автомобиля не было согласовано и изменения не внесены в регистрационные документы. Учитывая положения раздела 21 «Учебная езда» ПДД РФ и выявленные обстоятельства правонарушения, управление фио транспортным средством не являлась учебной ездой, так как фио не отвечал требованиям обучающего лица, который в соответствии с требованием пункта 21.3 названных Правил должен иметь при себе документ на право обучения вождению транспортного средства данной категории, а транспортное средство не смотря на специальное оборудование для учебной езды, не было зарегистрировано в установленном порядке. Поэтому, ФИО обоснованно был привлечен к ответственности по ч. 3 ст. 12.7 КоАП РФ [81].

При фиксации административного правонарушения в области дорожного движения техническим средством, субъектом является собственник транспортного средства (ч. 1 ст. 2.6.1 КоАП РФ).

Например, суд установил, что Ш.В.В. был привлечен к ответственности по ч. 3 ст. 12.12 КоАП РФ, а именно за проезд на запрещающий сигнал светофором на автомобиле Дасун Он-До 29.06.2020 в 10 ч 26 м. по адресу г. Самара, пересечение Московского шоссе и ул. Ташкентская, с учетом повторности совершения.

Проверяя доводы жалобы на постановление, районный суд принял во внимание договор аренды транспортного средства от 19.11.2019 года, акт приема-передачи от той же даты, а также путевой лист от 29.06.2020 из которого следует, что данной автомашиной управлял Н.Д.В. в качестве водителя такси «Яндекс».

Однако, судом оставлен без должного внимания факт того, что путевой лист от 29.06.2020 был выдан и оформлен ИП Шепелевым В.В., что подтверждает факт владения (эксплуатации) автомобиля в интересах именного данного лица.

Данные обстоятельства и доказательства также не нашли должной оценки в судебном акте, что послужило основанием необоснованной отмены постановления и прекращения производства по делу.

Аналогичное нарушение имело место и при вынесении решения Центральным районным судом г. Тольятти от 08.05.2020 (12-125/2020).

В другом примере З.Г.А. была привлечена к административной ответственности по ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ с назначением ей наказания в виде штрафа в размере 5000 рублей.

Не согласившись с данным постановлением З.Г.А. обратилась с жалобой в суд, в которой указала, что завершала маневр обгона в местах нанесения дорожной разметки 1.1., что не является нарушением ПДД РФ.

Рассматривая жалобу, районный суд принял во внимание доводы З.Г.А. и сделал вывод о том, что ПДД РФ не содержит требования к водителю осуществляющему обгон, как возврат в ранее занимаемую полосу с соблюдением разметки при завершении обгона. В отсутствии запрещающих обгон знаков водитель начиная маневр обгона не может знать и предполагать о том, какая может быть нанесена разметка в местах где обгон будет завершен. Каких-либо знаков запрещающих водителю З.Г.А. обгон в месте, где последняя его начала, а также о предстоящей смене разметки 1.5. и 1.6. и далее на 1.1. не было.

З.Г.А. в ходе рассмотрения дела не оспаривался факт того, что маневр обгона до начала разметки 1.1., она не закончила. Как следует из ее пояснений, окончить маневр она намеревалась, однако этому ей мешал автомобиль, который она обгоняла.

Однако выводы суда при рассмотрении дела являются ошибочным, и противоречат пункту 15 Постановления № 20. З.Г.А была освобождена от административной ответственности.

В ст. 2.3 КоАП РФ установлен минимальный возраст административной ответственности физических лиц, составляющий достижением лицом 16 лет. При этом, нормы действующего КоАП РФ не содержат положений об особенностях ответственности несовершеннолетних, что справедливо признается пробелом действующего правового регулирования [12]. Действительно, несовершеннолетним, которые совершили дорожно-транспортное правонарушение может быть назначено наказание в виде штрафа, что негативно может отразиться на материальном положении несовершеннолетнего и его родителей. Административный арест в отношении несовершеннолетних применяться не может. В тоже время несовершеннолетний может быть освобожден от наказания с применением к нему меры воздействия, предусмотренного Федеральным законом «Об основах системы профилактики безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних» [103]. Перечень таких мер отсутствует. Применительно к административной ответственности несовершеннолетних за правонарушения в области дорожного движения эффективной мерой воздействия могло бы стать его помещение в центр временного содержания несовершеннолетних правонарушителей на короткий период по решению суда на срок не более пяти суток [2].

Однако не редкостью являются случаи, когда правонарушения в области безопасности дорожного движения совершаются лицами, не достигшими установленного законом возраста административной ответственности. Данное обстоятельство дает основания для выдвижений предложений о снижении возраста административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

В связи с изложенным, следует сделать вывод о том, что КоАП РФ нуждается в совершенствовании в части ответственности несовершеннолетних. Поэтому, можно вынести следующие предложения:

- в Общую часть КоАП РФ включить самостоятельный раздел, посвященный особенностям административной ответственности несовершеннолетних. В данном разделе необходимо установить закрытый перечень административных наказаний и меры воздействия, которые могут применяться к несовершеннолетним;
- снизить возраст административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения до 14 лет;
- предусмотреть в санкциях статей главы 12 КоАП РФ применение в отношении несовершеннолетнего правонарушителя помещение в центр временного содержания несовершеннолетних правонарушителей на короткий период по решению суда на срок не более пяти суток.

Субъектами административных правонарушений могут выступать пешеходы, пассажиры транспортного средства, лицо, управляющее мопедом, велосипедом, а также иные лица, непосредственно участвующие в процессе дорожного движения (помимо водителя транспортного средства).

Также субъектами административных правонарушений могут выступать должностные лица, ответственные за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, за перевозку грузов, за состояние дороги, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений, иные должностные лица и юридические лица. Всего в главе 12 КоАП РФ предусмотрено 10 таких составов.

Так, на основании п. 12 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения (далее - Основные положения), должностным лицам и иным лицам, ответственным за техническое состояние

и эксплуатацию транспортных средств, запрещается допускать к управлению транспортными средствами водителей, находящихся в состоянии опьянения.

Как следовало из представленных материалов дела, 28 марта 2022 года в 01 час. 37 мин. по адресу: г. Москва, ул. Липецкая, д. 54/21 установлено, что ООО «ТК Авеню Групп», расположенное по адресу: ..., в нарушение п. 12 Основных положений, Федерального закона «О безопасности дорожного движения», допустило к управлению транспортным средством водителя Исмаилова, находящегося в состоянии опьянения. К административной ответственности привлечено ООО «ТК Авеню Групп» по ст. 12.32 КоАП РФ. Обстоятельства дела и вина ООО «ТК Авеню Групп» в совершении указанного административного правонарушения подтверждены совокупностью доказательств, а именно: копией свидетельства серии 99 35 № 025356 о регистрации транспортного средства марки «...», регистрационный знак ТС, из которого следует, что владельцем указанного транспортного средства является ООО «ТК Авеню Групп»; копией выданного ООО «ТК Авеню Групп» разрешения № 144906 на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси в отношении транспортного средства марки «...», регистрационный знак ТС; копией путевого листа от 27 марта 2022 года серии ФМ № 1622867, выданного ООО «ТК Авеню Групп» на управление транспортным средством «...», регистрационный знак ТС водителю Исмаилову; карточкой учета транспортного средства марки «...», регистрационный знак ТС; сведениями из Единого государственного реестра юридических лиц в отношении ООО «ТК Авеню Групп», согласно которым одним из дополнительных видов деятельности Общества является деятельность легкового такси и арендованных легковых автомобилей с водителем [75].

В другом примере, действия ООО «Велес Экспресс» должностным лицом квалифицированы были по ст. 12.32 КоАП РФ. Вопреки доводам жалобы, факт наличия административного правонарушения и виновность

ООО «Велес Экспресс» в его совершении подтверждаются совокупностью исследованных в судебном заседании доказательств.

Довод жалобы о том, что ООО «Велес Экспресс» не допускало водителя Д.С.А. к праву управления транспортным средством марки «Рыцарь», отклоняется как несостоятельный, поскольку в части исполнения данной обязанности транспортное средство не может рассматриваться как вышедшее из непосредственного владения его собственника (владельца). Управление транспортным средством водителем на основании трудового договора с собственником (владельцем) транспортного средства, а значит, под его непосредственным контролем не свидетельствует само по себе о переходе к водителю правомочий владения в отношении транспортного средства. Даже в том случае, если водитель в обход работодателя использовал транспортное средство в нарушение требований законодательства, именно работодатель должен нести в правоотношениях с государством риски и неблагоприятные последствия необеспечения надлежащего контроля за своим работником [55].

При этом, учитываю, что ООО «Велес Экспресс» наличие трудовых отношений с Д.С.А. не отрицает. Исходя из изложенного, наличие оформленного трудового либо иного договора не является необходимым элементом объективной стороны вмененного юридическому лицу административного правонарушения, так как доказыванию в данном случае подлежит фактический допуск Обществом конкретного лица к управлению транспортным средством, находящегося в состоянии алкогольного опьянения.

Таким образом, вина в совершении вмененного ООО «Велес Экспресс» административного правонарушения подтверждена совокупностью исследованных судьей доказательств, бесспорно свидетельствующих о допуске к управлению транспортным средством водителя, находящегося в состоянии алкогольного опьянения, что является достаточным для квалификации его действий по ст. 12.32 КоАП РФ [74].

Существует проблема привлечения к административной ответственности автовладельцев имеющих значительный парк

автотранспортных средств (юридические лица, ИП, физические лица), нарушивших ПДД, зафиксированных с помощью систем автоматической фотовидеофиксации. Ответственность за нарушения ПДД должен нести водитель, а не владелец автотранспортного средства. А действующее законодательство позволяет управлять автотранспортом не только автовладельцу, но и водителю по доверенности. Согласно действующей редакции ст.12.12 КоАП РФ автовладельцы имеющий значительный парк автотранспорта практически имеют возможность воспользоваться 50% скидкой при оплате штрафа за зафиксированное с помощью систем автоматической фотовидеофиксации нарушение ПДД, только один раз.

С субъективной стороны административные правонарушения в области дорожного движения характеризуются чаще умышленной, реже неосторожной формами вины.

Например, отразив в решении объяснения водителя такси автомобиля о том, что он попал в затор, после чего пассажир автомобиля решил выйти, высаживая пассажира возле гостиницы, он принял как можно правее и остановился, пассажир открыл дверь и в этот момент в нее врезался мотоцикл, объезжавший остановившийся автомобиль, судья не выяснил и не дал оценки тем обстоятельствам, в установленном ли месте водитель такси остановил автомобиль для высадки пассажира, предупредил ли он пассажира об опасности, поскольку зеркала заднего вида сфокусированы на водителя, но не на пассажира и мог ли пассажир И. при высадке из автомобиля видеть двигавшийся сзади и справа мотоцикл. Таким образом, исходя из совокупности представленных в материалы дела доказательств, не представляется возможным установить обстоятельства совершения административного правонарушения и вину И. в совершении вмененного административного правонарушения. Доказательства с достоверностью свидетельствующие о наличии в действиях И. вины в материалах дела отсутствуют [78].

Рассмотренные во второй главе магистерской диссертации вопросы квалификации административных правонарушений в области дорожного движения, позволяют сделать следующие выводы.

Во-первых, установлено, что квалификация административных правонарушений осуществляется по элементам его состава, включающий объект, объективные признаки, субъект и субъективные признаки. По родовому объекту все составы административных правонарушений объединены в главе 12 КоАП РФ и представляют собой правонарушения, посягающие на безопасность дорожного движения. Кроме того, каждое отдельное правонарушение, посягает на непосредственный объект. Отдельные рассматриваемые составы административных правонарушений являются предметными. При этом, предмет административного правонарушения не тождественен его объекту, а представляет собой вещь материального мира, воздействующую на которую, причиняется вред охраняемым общественным отношениям. Одной из актуальных проблем являются беспилотные транспортные средства как предметы транспортных правонарушений. Решение вопроса о признании беспилотных и автоматизированных транспортных средств как предметов административных правонарушений находится в стадии своего формирования. Поэтому, особое внимание необходимо уделить законодателю к терминологии и правовому режиму объектов, автономных от человека. В связи с чем, целесообразно примечание к ст. 12.1 КоАП РФ после слов «специальное право» дополнить словами, «а также с автоматизированными процессами принятия решений, дистанционно управляемые и полностью автономные транспортные средства».

Во-вторых, субъектами административной ответственности могут выступать как физические, так и юридические лица. В ст. 2.3 КоАП РФ установлен минимальный возраст административной ответственности физических лиц, составляющий достижением лицом 16 лет. При этом, нормы действующего КоАП РФ не содержат положений об особенностях ответственности несовершеннолетних, что справедливо признается пробелом

действующего правового регулирования. Ре редкостью являются случаи, когда правонарушения в области безопасности дорожного движения совершаются лицами, не достигшими установленного законом возраста административной ответственности. В связи с изложенным в отношении несовершеннолетних, как субъектов административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, предложено:

- в Общую часть КоАП РФ включить самостоятельный раздел, посвященный особенностям административной ответственности несовершеннолетних. В данном разделе необходимо установить закрытый перечень административных наказаний и меры воздействия, которые могут применяться к несовершеннолетним;
- снизить возраст административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения до 14 лет;
- предусмотреть в санкции статей главы 12 КоАП РФ применение в отношении несовершеннолетнего правонарушителя помещение в центр временного содержания несовершеннолетних правонарушителей на короткий период по решению суда на срок не более пяти суток.

Глава 3 Практика реализации административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения и основные направления повышения ее эффективности

3.1 Реализация административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения по материалам правоприменительной практики

Реализация административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения осуществляется посредством привлечения виновных к ответственности и мер обеспечения производства, связанные с ограничением отдельных прав и свобод личности, в связи с чем, их применение возможно только в тех ситуациях, которые определены законодателем в КоАП РФ.

Анализируемые меры являются действенным административным инструментом, который направлен, в первую очередь, на обеспечение защиты населения от противозаконных действий со стороны правонарушителей. Применение мер административного принуждения к правонарушителям связано с ограничением их конституционных прав и свобод, что требует со стороны государства четкой регламентации применения данных мер, а также установления норм, не допускающих различных толкований. Кроме того, в последнее время прослеживается достаточно выраженная тенденция, направленная на ужесточение санкций за совершение лицом административных правонарушений, что, без сомнения, позитивно отражается на применении обеспечительных мер. В то же время актуальная судебная практика говорит о ее выраженной недостаточной законодательной регламентации.

Меры обеспечения, представляя собой средство пресечения противоправного поведения, одновременно являются одним из действенных способов предупреждения и профилактики противоправных деяний.

Важность и значимость применения обеспечительных мер в административно-процессуальной деятельности исполнительных органов обусловлена характером совершенного лицом административного нарушения и фактическими обстоятельствами совершения правонарушения, которые необходимо установить. Меры обеспечения административно-процессуальной деятельности, по своей сути являются процессуальными инструментами, которые используются государственными органами и их должностными лицами в процессе осуществления принадлежащих им полномочий.

Д.Н. Бахрах, говоря об обеспечительных мерах, поясняет, что это особые принудительные способы воздействия, представляющие собой меры вспомогательного характера, которые не имеют самостоятельного значения, поскольку с их помощью обеспечивается достижение не общих, а только тактических задач административного производства [6, с. 211]. Разделяет данную точку зрения также другой ученый-административист Ю.М. Козлов, указывая в своих работах, что данные меры являются производными от мер материального принуждения, поскольку выполняют в административно-процессуальном регулировании только служебную, то есть вспомогательную роль. Назначение обеспечительных мер заключается в формировании условий, необходимых для успешного действия правовых норм материального порядка» [27, с. 155].

Самое развернутое понятие обеспечительных мер дает Л.Л. Попов, который предлагает понимать под принудительными обеспечительными мерами деятельности полиции «закрепленные административным законодательством специальные процессуальные нормы, в которых регламентируются методы воздействия правоохранительных органов, заключающиеся во вторжении государства в область законных прав и интересов виновного в правонарушении лица. В данном случае рассматриваемые нами меры реализуются уполномоченными лицами в процессе осуществления производства по делу об административном

правонарушении, в целях выявления предметов административных правонарушений, установления личности нарушителей, обеспечения и приобщения к административному делу доказательств, а также создания условий для объективного рассмотрения административного дела, с дальнейшим привлечением лица, совершившего правонарушение к административной ответственности» [37, с. 198].

В действующем административном законодательстве представлен перечень обеспечительных мер в ст. 27.1 КоАП РФ:

- доставление;
- административное задержание;
- личный досмотр правонарушителя; досмотр вещей, досмотр транспортного средства, находящихся при физическом лице; осмотр принадлежащих юридическому лицу помещений, территорий, находящихся там вещей и документов;
- изъятие вещей и документов;
- отстранение от управления транспортным средством соответствующего вида;
- освидетельствование на состояние алкогольного опьянения;
- медицинское освидетельствование на состояние опьянения;
- задержание транспортного средства;
- арест товаров, транспортных средств и иных вещей;
- привод;
- временный запрет деятельности;
- залог за арестованное судно;
- помещение в специальные учреждения иностранных граждан или лиц без гражданства, подлежащих административному выдворению (в форме принудительного выдворения) за пределы Российской Федерации;
- арест имущества в целях обеспечения исполнения постановления о

назначении административного наказания за совершение административного правонарушения.

Следует отметить, что нормативная правовая регламентация оснований и порядка применения обеспечительных мер процессуальной деятельности полиции может реализовываться не только на базе положений действующего КоАП РФ. Отечественный законодатель в гл. 27 КоАП РФ указал, что в некоторых ситуациях правовое регулирование отдельных обеспечительных мер, мер принуждения и процессуальных действий может быть осуществлено Правительством РФ либо Министерством внутренних дел Российской Федерации и иным федеральным органом исполнительной власти.

Административно-процессуальные меры можно систематизировать в зависимости от целенаправленности применения выделяются обеспечительные, предполагающие наличие средств, позволяющих осуществить сбор необходимых доказательств вины (невиновности) и меры общецелевые. К обеспечительным относятся следующие меры, предусмотренные КоАП РФ: освидетельствование на состояние алкогольного опьянения; направление на медицинское освидетельствование на состояние опьянения; арест товаров, транспортных средств и иных вещей; привод. Вторая группа мер представлена такими, как доставление; административное задержание; личный досмотр, досмотр вещей, досмотр транспортного средства, находящихся при физическом лице; осмотр принадлежащих юридическому лицу помещений, территорий, находящихся там вещей и документов, изъятие вещей и документов; отстранение от управления транспортным средством соответствующего вида; задержание транспортного средства, запрещение его эксплуатации; временный запрет деятельности.

Мерами, направленными на получение доказательств, являются личный досмотр, досмотр вещей, находящихся при физическом лице, осмотр принадлежащих юридическому лицу помещений, территорий, находящихся там вещей и документов, изъятие вещей и документов, освидетельствование на состояние алкогольного опьянения; направление на медицинское

освидетельствование на состояние опьянения, привод. Такие меры обеспечения производства по делу, как доставление и задержание, могут быть отнесены не только к мерам, которые в существенной степени ограничивают личные права неимущественного характера определенного физического лица, но и одновременно с этим могут быть отнесены к числу принудительных мер пресекательной направленности. Такие же меры, как изъятие вещей и документов, личный досмотр, а также досмотр вещей и ручной клади, которые находятся при конкретном гражданине, по своей сути могут быть отнесены как к числу мер, которые ограничивают имущественные права физического лица, так и к тем мерам, которые направлены на получение доказательственной информации или иных сведений.

В целом, мерам обеспечения производства по делам об административных правонарушениях характерны следующие признаки:

- ярко выраженный процессуальный характер (однако по своей сути производны от материальной отрасли права, поэтому играют не основную, а исключительно вспомогательную роль);
- цель их применения – необходимость осуществления производства по различным категориям дел об административных правонарушениях;
- могут быть применены исключительно при наличии законно инициированного дела о совершении лицом административного правонарушения;
- большая их часть влечет за собой ограничение конституционных прав и свобод личности.

Ведущая роль в обеспечении законности и правопорядка, общественной безопасности отводится органам внутренних дел, которые уполномочены на осуществление значительного количества государственных полномочий, предоставляющие возможность предельно быстро и эффективно реагировать на совершаемые в обществе преступления и административные правонарушения. Указанным органам присуща достаточно широкая

компетенция и объем полномочий, связанных, в том числе, с применением административно-принудительных мер.

Специфика правоохранительной деятельности предопределяет наиболее важные и значимые направления осуществления деятельности органов внутренних дел. Именно поэтому сотрудникам полиции в процессе реализации административно-процессуальной деятельности законодателем дано правомочие по использованию обширного перечня обеспечительных и принудительных мер, являющихся важнейшими правовыми способами борьбы с административными правонарушениями.

Важно четко знать пределы и условия применения рассматриваемых средств воздействия. Данные меры направлены непосредственно на охрану правопорядка, устранение угроз охраняемым общественным отношениям.

В процессе производства любой меры процессуального обеспечения между должностным лицом органов внутренних дел и физическим лицом, которое совершило административно наказуемое деяние, формируются специфические процессуальные правоотношения, которые обладают выраженной административно-процессуальной природой и охраняются положениями административного, гражданского, уголовного права, закрепляющими соответствующую ответственность причем сразу для обеих сторон данного процессуально-правового отношения [38, с. 104].

Таким образом, изучение различных дефиниций, предлагаемых отечественными исследователями, мер обеспечения при производстве по делам об административных правонарушениях, дает возможность сделать вывод, что под мерами обеспечения производства по делам об административных правонарушениях следует понимать закрепленные действующим административным законодательством целенаправленные способы оказания воздействия на определенное лицо (физическое либо юридическое). Особенностью анализируемых мер следует признать тот факт, что они в значительной степени связаны с ограничением прав и свобод граждан, именно поэтому их применение должно основываться на законе, в

строго определенных случаях и только с целью защиты прав и свобод человека, общества и государства. В это связи, существенную значимость получает необходимость обеспечить предельно точную и полную регламентацию административно-процессуальной деятельности должностных лиц органов внутренних дел.

Глава 27 КоАП РФ содержит перечень мер обеспечения, применяемых органами внутренних дел в отношении лиц, совершивших правонарушения. Рассмотрим более подробно лишь те меры, прямо относящиеся к деятельности органов внутренних дел в части обеспечения производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения. К наиболее часто применяемым сотрудниками подразделений ГИБДД относятся:

- доставление;
- административное задержание;
- личный досмотр, досмотр вещей, находящихся при физическом лице;
- досмотр транспортного средства;
- отстранение от управления транспортным средством, освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения;
- задержание транспортного средства.

Основанием применения вышеназванных мер обеспечения по делам об административных правонарушениях является совершение административного правонарушения.

Наиболее распространенной мерой, является доставление. Мнения различных ученых по поводу доставления расходятся. Некоторые отождествляют доставление с мерами предупреждения [108, с. 1271]. Отдельные авторы полагают, что применение доставления возможно не во всех случаях отсутствия документов, удостоверяющих личность у лица, совершившего административное правонарушение. Так, в случае, если есть свидетели, способные достоверно подтвердить личность таких лиц,

производство доставления является нецелесообразным, и более того – неправомерным [84, с. 57-58]. Следует отметить, что данная точка зрения является дискуссионной.

Анализируя нормы ст. 27.2 КоАП РФ в части доставления, целесообразней было бы определить более четкие основания для доставления граждан в территориальный отдел внутренних дел. В частности, следует предусмотреть в законодательстве конкретные сроки доставления.

Несмотря на то, что законодатель указал, что доставление осуществляется в возможно короткий срок, срок доставления должен быть очерчен конкретными рамками. Срок доставления следует обозначить как «не превышающий одного часа».

Доставление предшествует наиболее строгой мере обеспечения производства по делам об административных правонарушениях – административному задержанию. Административное задержание — это кратковременное ограничение свободы физического лица, применяемое для своевременного, полного, объективного рассмотрения дела об административном правонарушении.

Относительно определения понятия «административное задержание» заслуживает внимания точка зрения И.В. Ильина, в части того, то данная мера предполагает «кратковременное ограничение свободы правонарушителей, связанное с принудительным содержанием лица на протяжении, установленного КоАП РФ промежутка времени в специально отведенном для этого помещении» [21, с. 58].

Как правило, общим сроком административного задержания не ограничиваются при производстве по делам об административных правонарушениях, совершенных с использованием транспортных средств. Основанием к этому служит тот факт, что рассматриваются дела об административных правонарушениях по гл. 12 КоАП РФ преимущественно судьями. По факту применения данной меры обеспечения также составляется протокол об административном задержании.

Не следует обобщать административное задержание с административным арестом. В том случае, когда правонарушитель задержан за совершение административного правонарушения, был помещен в специальное помещение, после чего суд вынес решение о наложении на данное лицо административного ареста, то срок последнего будет поглощать период, когда лицо находилось под задержанием. Таким образом, несмотря на определенные сходства по ряду моментов между административным задержанием и административным арестом, цель применения данных мер в значительной степени отличается [84, с. 58].

Личный досмотр заключается в обследовании вещей, находящихся при физическом лице без нарушения их конструктивной целостности. Данная мера проводится лицом одного и того же пола с досматриваемым в присутствии двух понятых также одного пола с досматриваемым. При отсутствии понятых, например, в ночное время, на малолюдных трассах, дорогах, личный досмотр может проводиться без их участия, но с обязательной видеофиксацией порядка его проведения. Также необходимо отметить, что при наличии достаточной информации о нахождении у досматриваемого лица оружия или иных предметов, которые могут быть использованы в качестве оружия, личный досмотр может проводиться без участия понятых. При проведении личного досмотра также составляется протокол личного досмотра, с внесением обязательных требований, аналогичных административному задержанию. В случае применения при личном досмотре фото- и видеофиксации в протокол в обязательном порядке заносятся эти сведения.

Одним существенным различием между уголовно-процессуальным обыском и административно-правовым досмотром физического лица и вещей, находящихся при них, является тот факт, что при проведении личного досмотра конструктивная целостность досматриваемого объекта не нарушается, что четко прописано в КоАП РФ. При проведении личного обыска, напротив, допускается такая возможность.

Таким образом, уголовно-процессуальный обыск и административно-

правовой досмотр физического лица и вещей, находящихся при них как принудительные меры воздействия на нарушителя, не являются тождественными понятиями.

Еще одной обеспечительной мерой в части реализации производства по делам об административных правонарушениях является изъятие вещей и документов, которая регулируется ст. 27.10 КоАП РФ. Данная норма предусматривает изъятие вещей, явившихся орудиями совершения или предметами административного правонарушения, и документов, имеющих значение доказательств по делу об административном правонарушении и обнаруженных на месте совершения административного правонарушения либо при осуществлении личного досмотра, досмотра вещей, находящихся при физическом лице, и досмотре транспортного средства. Согласно ч. 2 ст. 27.10 КоАП РФ возможно изъятие указанных вещей, предметов и документов, обнаруженных при осуществлении осмотра принадлежащих юридическому лицу территорий, помещений и находящихся у него товаров, транспортных средств и иного имущества.

Следующие анализируемые меры непосредственно отнесены к деятельности ГИБДД, в части обеспечения привлечения правонарушителя к административной ответственности. В частности, досмотр транспортных средств.

Протокол досмотра транспортного средства должен содержать следующие сведения: должность, звание, фамилия, имя, отчество сотрудника, составившего протокол о досмотре транспортного средства, полные установочные данные владельца транспортного средства, тип, модель, марка, государственный регистрационный номер автомобиля, указываются отличительные признаки автомобиля, относящиеся к делу. При обнаружении оружия, боеприпасов, каких-либо запрещенных веществ или вещей и предметов, в обязательном порядке подробно и полно указывают их вид, модель, цвет, размер, серию, номер. Применение видеофиксации при досмотре транспортного средства также указывается в протоколе, при этом сами

материалы видеофиксации прилагаются к протоколу о применении меры обеспечения. Данный процессуальный документ подписывается лицом составившим протокол, лицом, владеющим транспортным средством, понятыми, при их наличии. Копия протокола досмотра транспортного средства вручается владельцу транспортного средства, подвергнутого досмотру.

Статья 27.12 КоАП РФ «Отстранение от управления транспортным средством, освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения» содержит в себе три отдельные взаимосвязанные меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях. Но в связи с тем, что они неразрывны между собой по времени проведения, их объединили в одну правовую норму. Рассмотрим их более подробно, потому как при осуществлении именно данной группы мер возникает множество вопросов относительно времени и последовательности их осуществления.

Отстранение лица от управления транспортным средством осуществляется сотрудниками подразделений ГИБДД по следующим основаниям:

- при управлении транспортным средством лицом, в отношении которого имеются достаточные основания полагать, что он находится в состоянии опьянения;
- при управлении транспортным средством водителем, не имеющим при себе регистрационных документов на транспортное средство, а в установленных случаях документов, предусмотренных таможенным законодательством Таможенного союза, с отметками таможенных органов, подтверждающими временный ввоз транспортного средства (ч. 1 ст. 12.3 КоАП РФ);
- при управлении транспортным средством с заведомо неисправными тормозной системой (за исключением стояночного тормоза), рулевым управлением или сцепным устройством (в составе поезда)

(ч. 2 ст. 12.5 КоАП РФ);

- при управлении транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством (за исключением учебной езды) (ч. 1 ст. 12.7 КоАП РФ);
- при управлении транспортным средством водителем, лишенным права управления транспортными средствами (ч. 2 ст. 12.7 КоАП РФ).

Законодатель, в нормах Постановления Правительства РФ от 21.10.2022 г. № 1882 [58] (далее – Правила) установил, что достаточными основаниями полагать, что лицо находится в состоянии опьянения, являются следующие: запах алкоголя изо рта; неустойчивость позы; нарушение речи; резкое изменение окраски кожных покровов лица; поведение, не соответствующее обстановке.

Основаниями для направления лица для прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения является:

- отказ лица от прохождения освидетельствования на месте;
- отрицательный результат освидетельствования;
- не согласие лица.

Медицинское освидетельствование проводится врачом-наркологом в наркологическом кабинете или больнице. В соответствии с п. 15 Правил требованием, предъявляемым к врачу, который проводит медицинское освидетельствование, является наличие специальной подготовки.

По факту проведения медицинского освидетельствования составляется акт проведения медицинского освидетельствования. Акт прилагается к материалам дела. Копия данного акта также вручается лицу, в отношении которого было проведено медицинское освидетельствование.

Обращает на себя внимание, что от полноты занесенных необходимых сведений в протоколы о применении мер обеспечения по делам об административных правонарушениях напрямую зависит время рассмотрения и исход дела.

Таким образом, для решения оперативно-служебных задач, органы

внутренних дел применяют комплекс мер обеспечения производства по делу.

Несмотря на то, что сотрудники полиции наделены правом применять различные меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях, наиболее востребованными являются доставление, административное задержание, личный досмотр, досмотр вещей, находящихся при физическом лице, досмотр транспортного средства, отстранение от управления транспортным средством, освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование, задержание транспортного средства.

Проблема обеспечения безопасности на дорогах на протяжении многих лет была и остается предметом пристального внимания со стороны государства и общества. Создана целая система различных государственных органов, участвующих в предотвращении и устранении опасных явлений и причин, приводящих к авткатастрофам, угрожающим жизни и здоровью граждан, их имуществу, а также имуществу предприятий, учреждений, организаций. Среди таких органов, непосредственно участвующих в обеспечении безопасности дорожного движения, МВД России занимает особое место.

ГИБДД по своей специфике, целям и задачам, безусловно, занимает одно из важнейших мест в системе МВД России и играет главную роль в предотвращении дорожно-транспортных происшествий.

Помимо безопасности водителей и пассажиров есть и безопасность пешеходов, которые зачастую выступают в роли пострадавших в ДТП; транспортные средства, водители, пассажиры неразрывно связаны между собой и поэтому одной из главных задач ГИБДД является сохранение и поддержка на протяжении всего времени баланса, не выходящего за Правила дорожного движения.

Административный регламент исполнения МВД России государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований

законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения, утвержденный приказом МВД России от 23 августа 2017 г. № 664, устанавливает ряд оснований, по которым лицо может быть доставлено в служебное помещение органов внутренних дел (далее – Административный регламент) [69].

Доставление в территориальный отдел полиции может осуществляться на патрульном автомобиле сотрудников ГИБДД. Отметим, что в практике организации деятельности сотрудников госавтоинспекции факт совершения правонарушения далеко не всегда сопровождается доставлением нарушителя, поскольку необходимые процессуальные документы (протоколы) чаще всего составляются непосредственно на месте. Таким образом, доставление, применяемое сотрудниками ГИБДД, будет являться правомерным только лишь в тех случаях, когда требование по составлению протокола будет обязательным и его невозможно будет составить на месте (ст. 28.6 КоАП РФ) [47].

Законодателем не дается перечень обстоятельств, препятствующих составлению протокола на месте совершения правонарушения. Анализируя мнения ученых-административистов, а также учитывая особенности правоприменительной практики ГИБДД к таковым можно отнести: невозможность на месте установить личность правонарушителя (в связи с отсутствием у него необходимых документов), лицо, препятствует оформлению процессуальных документов на месте; в отношении него необходимо провести дополнительные процессуальные действия, которые на месте совершения правонарушения выполнить невозможно [17, с. 29; 13, с. 70].

Для осуществления административного задержания лицо доставляется в дежурную часть органов внутренних дел. Задержанному лицу объясняются его права и обязанности, право на защитника, объясняются основания и причины задержания. Предоставляется право на телефонный разговор с близкими родственниками. По просьбе лица телефонный звонок может

осуществить сотрудник полиции.

При обнаружении признаков преступления при совершении личного досмотра физического лица или вещей, находящихся при физическом лице, сотрудник ГИБДД составляет рапорт об обнаружении признаков преступления и передает рапорт прибывшей на место следственнооперативной группе (руководителю группы) либо в дежурную часть для регистрации. Копию рапорта сотрудник ГИБДД передает руководителю подразделения ГИБДД.

Мерой процессуального обеспечения производства является осмотр транспортного средства. Правовыми актами предусмотрены следующие основания для осмотра:

- ориентировки, иная информация об их использовании в противоправных целях;
- необходимость проведения проверки маркировочных обозначений транспортного средства и сверки их с записями в регистрационных документах;
- наличие признаков несоответствия перевозимого груза данным, указанным в сопроводительных документах на перевозимый груз.

Осмотр транспортного средства осуществляется в присутствии водителя или граждан, сопровождающих грузы. При осмотре транспортного средства и груза, находящегося под таможенным контролем, сотрудник Госавтоинспекции сверяет данные таможенных документов с клеймами пломб. О проведении осмотра транспортного средства и груза по основаниям, предусмотренным пп. 3.1 ч. 1 ст. 13 ФЗ «О полиции», сотрудник составляет акт осмотра транспортного средства и груза.

В акте осмотра транспортного средства и груза указываются дата и место его составления, должность, специальное звание, фамилия и инициалы сотрудника, составившего акт, сведения о лицах, присутствующих при осмотре, с указанием их фамилии, имени, отчества (при наличии), адреса места жительства, телефона, о типе, марке, модели, государственном

регистрационном знаке, иных идентификационных признаках транспортного средства, о виде, количестве, иных идентификационных признаках перевозимого груза. В акте осмотра транспортного средства и груза делается запись о применении фото- и киносъемки, видеозаписи, иных установленных способов фиксации вещественных доказательств. Материалы, полученные при осуществлении осмотра с применением фото- и киносъемки, видеозаписи, иных установленных способов фиксации вещественных доказательств, прилагаются к акту. По результатам проведения осмотра транспортного средства и груза при отсутствии оснований для осуществления других процессуальных действий дается разрешение на дальнейшее движение транспортного средства.

Административный регламент определяет основания, по которым может быть произведен досмотр транспортного средства:

- проверка данных о наличии в транспортном средстве оружия, боеприпасов, патронов к оружию, взрывчатых веществ, взрывных устройств, наркотических средств, психотропных веществ или их прекурсоров либо ядовитых или радиоактивных веществ;
- проверка данных о наличии орудий совершения либо предметов административного правонарушения в транспортном средстве;
- задержание лиц, перечисленных в ч. 2 ст. 14 ФЗ «О полиции», передвигающихся на транспортных средствах.

Досмотр транспортного средства может быть реализован только после того, как салон транспортного средства покинули все лица и за ними установлен контроль сотрудником наряда (п. 203–204 Административного регламента). При осуществлении досмотра транспортного средства, составляется протокол досмотра транспортного средства, который подписывается сотрудником ГИБДД и лицом, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении.

Отстранение лица от управления транспортным средством осуществляется сотрудником ГИБДД непосредственно после выявления

оснований, дающих полагать, что лицо находится в состоянии опьянения, а также ряда других оснований, предусмотренных законодательством, о которых мы говорили выше, путем запрещения управления этим транспортным средством данным водителем до устранения причины отстранения.

Данная процессуальная мера осуществляется в присутствии двух понятых либо с применением видеозаписи. По факту отстранения от управления транспортным средством составляется протокол об отстранении от управления транспортным средством. Протокол подписывается сотрудником ДПС ГИБДД, его составившим, и лицом, в отношении которого он был составлен.

Далее следует проанализировать процессуальные меры принудительного воздействия, необходимые в деятельности сотрудников ГИБДД – освидетельствование и медицинское освидетельствование на состояние опьянения. В очередной раз, отметим, что в соответствии с действующим принципом административного производства (ч. 1 ст. 1.6 КоАП РФ) обеспечение законности при применении обеспечительных мер предполагает соблюдение установленного порядка привлечения лица к административной ответственности, что является бесспорным условием применения всех указанных в исследовании мер [88, с. 37].

Как уже было ранее указано, освидетельствование имеют право проводить исключительно сотрудники ДПС ГИБДД при наличии достаточных оснований полагать, что лицо, управляющее транспортным средством, находится в состоянии опьянения. При наличии хотя бы одного из пяти признаков (запах алкоголя изо рта; неустойчивость позы; нарушение речи; резкое изменение окраски кожных покровов лица; поведение, не соответствующее обстановке) или нескольких признаков, сотрудники ГИБДД вправе применять меру обеспечения – освидетельствование на состояние опьянения. Освидетельствование лица на состояние алкогольного опьянения осуществляется непосредственно на месте его отстранения от управления

транспортным средством (п. 229 Административного регламента).

Перед проведением освидетельствования сотрудники ГИБДД информируют лицо о проведении в отношении него освидетельствования, разъясняют порядок его проведения, показывают лицу целостность клейма технического устройства, наличие свидетельства о поверке алкотестера или записи о поверке в паспорте технического средства измерения. Однако, полагаем, что указанные действия также являются обязательными и необходимыми, в части соблюдения законности в применении обеспечительных мер. Так, при рассмотрении дела об административном правонарушении в суде, физическое лицо, в отношении которого осуществлялось освидетельствование, может заявить, что, к примеру, мундштук был протерт спиртом или был использован ранее, либо что специальное техническое устройство имело неточности, либо ему не был разъяснен порядок проведения освидетельствования, и он не понял, что ему необходимо делать, и от этого был неверный результат исследования. Данное обстоятельство чревато негативными последствиями для сотрудника. Поэтому инспекторам необходимо в точности выполнять рекомендуемые действия при проведении освидетельствования.

После разъяснения основных моментов, сотрудники ГИБДД предлагают лицу выдохнуть, выдуть необходимое количество воздуха из легких в специальное техническое устройство. При этом в обязательном порядке должен быть использован одноразовый мундштук, который находится в индивидуальной упаковке и вскрывается на глазах у водителя.

В соответствии с Правилами освидетельствования техническое средство измерения состояния алкогольного опьянения, используемое сотрудниками ГИБДД, должно отвечать определенным ранее обозначенным требованиям (п. 5 Правил). В них предусмотрен ввод персональных данных водителя, а в распечатке указываются дата, время и координаты места проведения исследования. Факт употребления спиртных напитков или спиртосодержащей продукции, подтверждается результатом, выдаваемым данным техническим

устройством.

Результаты освидетельствования отражаются в акте освидетельствования на состояние алкогольного опьянения. Акт освидетельствования не может считаться достоверным и допустимым доказательством такого состояния водителя в случаях, когда в материалах дела отсутствуют доказательства наличия хотя бы одного из перечисленных выше оснований отстранения водителя от управления транспортным средством; использовано специальное техническое средство, не соответствующее установленным требованиям или с нарушением условий его эксплуатации; фальсифицированы результаты освидетельствования; заключение, содержащееся в акте, не соответствует результатам освидетельствования; акт составлен не по форме и заполнен с нарушением установленных требований, а равно, если при составлении акта допущены ошибки.

При отказе от прохождения освидетельствования на состояние опьянения, либо несогласии указанного лица с результатами освидетельствования, а также отрицательном результате освидетельствования на состояние алкогольного опьянения, при наличии достаточных оснований полагать, что лицо все же находится в состоянии опьянения, указанное лицо подлежит направлению на медицинское освидетельствование на состояние опьянения (п. 234 Административного регламента) [52].

Направление на медицинское освидетельствование осуществляется по ст. 27.12.1 КоАП РФ. Кроме того, Административный регламент дополняет данный перечень следующими обстоятельствами:

- совершение административного правонарушения иным лицом, в отношении которого имеются достаточные основания полагать, что оно находится в состоянии опьянения;
- определение наличия в организме алкоголя или наркотических средств, если результат освидетельствования необходим для подтверждения либо опровержения факта совершения преступления или административного правонарушения, для расследования по

уголовному делу, для объективного рассмотрения дела об административном правонарушении.

Направление на медицинское освидетельствование осуществляется сотрудником ГИБДД сразу после выявления соответствующих оснований в присутствии двух понятых либо с применением видеозаписи, путем выдачи направления на медицинское освидетельствование и составления протокола. Вместе с тем, сотрудник обязан принять меры к установлению личности данного лица. При отсутствии у водителя документов, удостоверяющих личность, сведения об этом, а также об официальном источнике информации, с помощью которого в этом случае сотрудником установлена его личность, указываются в протоколе о направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения. Копия протокола вручается лицу, которое направляется на медицинское освидетельствование.

Основания и порядок проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения урегулированы положениями ст. 27.12 КоАП РФ, п. 6 которой предусматривает, что медицинское освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и оформление его результатов осуществляются в порядке, установленном Правительством Российской Федерации. Процедура медицинского освидетельствования описана в Порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического), утвержденном приказом Минздрава России от 18 декабря 2015 г. № 933н (далее – Порядок).

Особое внимание следует уделить тому, что существенным нарушением процедуры, предшествующей направлению водителя на медицинское освидетельствование, считается проведение освидетельствования сотрудниками полиции в отсутствие законных оснований освидетельствования; использование при проведении освидетельствования сотрудниками полиции, приборов, не соответствующих установленным требованиям; фальсификация результатов освидетельствования; проведение освидетельствования без понятых и без применения видеозаписи [67, с. 41].

Если будет установлено, что имелось хотя бы одно из перечисленных обстоятельств, требование сотрудника полиции о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения нельзя считать законным.

Задержание транспортного средства проводится по основаниям и в порядке, которые установлены ст. 27.13 КоАП РФ. Особое внимание необходимо уделить внешнему осмотру транспортного средства. После чего представитель специализированной организации опечатывает автомобиль в местах, где возможно открытие (двери, крышка бензобака) и перемещает транспортное средство на специализированную стоянку.

Лицо, привлеченное к административной ответственности за административное правонарушение, повлекшее применение задержания транспортного средства, за исключением случаев, указанных в ч. 9 ст. 27.13 КоАП РФ, оплачивает стоимость перемещения и хранения задержанного транспортного средства в сроки и по тарифам, которые устанавливаются уполномоченным органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации в соответствии с методическими указаниями, утвержденными уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по принятию нормативных правовых актов и контролю за соблюдением законодательства в сфере государственного регулирования цен (тарифов) на товары (услуги).

Необходимо обозначить, что при оформлении материалов по фактам правонарушений в области дорожного движения сотрудник ГИБДД во избежание негативных последствий обязан соблюсти ряд требований: во-первых, действовать с учетом установленных КоАП РФ и иными нормативными актами предписаний; во-вторых, следовать общим правилам делопроизводства (вносить записи разборчиво, без исправлений). Таким образом, основная цель применения сотрудниками ГИБДД мер процессуального обеспечения заключается в принуждении участников дорожного движения соблюдать предписания и требования законодательства в области безопасности дорожного движения или воздержаться от совершения

действий, противоречащих законодательству.

Таким образом, меры обеспечения производства, являются действенным административным инструментом, который направлен, в первую очередь, на обеспечение защиты населения от противозаконных действий со стороны правонарушителей. Меры обеспечения, представляя собой средство пресечения противоправного поведения, одновременно являются одним из действенных способов предупреждения и профилактики противоправных деяний. Важность и значимость применения обеспечительных мер в административно-процессуальной деятельности исполнительных органов обусловлена характером совершенного лицом административного нарушения и фактическими обстоятельствами совершения правонарушения, которые необходимо установить. Меры обеспечения административно-процессуальной деятельности, по своей сути являются процессуальными инструментами, которые используются государственными органами и их должностными лицами в процессе осуществления принадлежащих им полномочий.

3.2 Основные направления повышения эффективности административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

Основные направления совершенствования обеспечения безопасности дорожного движения, перечислены в Стратегии безопасности дорожного движения.

Непосредственно глава 12 КоАП РФ является достаточно подвижной и в нее постоянно вносятся изменения и дополнения.

Например, введена административная ответственность за нарушение водителем правил движения тяжеловесного или крупногабаритного транспортного средства, принадлежащего иностранному перевозчику (ст. 12.215 КоАП РФ) [98].

С 14 апреля 2023 года за превышение габаритов ТС более чем на 10 см или массы (нагрузки на ось) более чем на 10% не штрафуют водителей и должностных лиц. Размер применяемых по этому основанию штрафов снизили [97].

Однако, несмотря на активную деятельность законодателя, в доктрине выносятся и другие предложения.

Во-первых, предлагается вопросы безопасности дорожного движения урегулировать на уровне кодифицированного акта или повысить юридическую силу ПДД до уровня федерального закона «О правилах дорожного движения» [68, с. 70]. Однако следует согласиться с тем, что «безопасность дорожного движения зависит не столько от подготовки новых законов, сколько от действия или бездействия. Хроническое неисполнение закона, безответственность, бездействие должностных лиц, неприменение санкций порождают незащищенность интересов государства, общества и личности в этой области» [41, с. 61].

Во-вторых, п. 2.7 ПДД дополнен запретом опасного вождения, выражающееся в неоднократном совершении одного или совершении нескольких следующих друг за другом действий, заключающихся в невыполнении при перестроении требования уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения, перестроении при интенсивном движении, когда все полосы движения заняты, кроме случаев поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия, несоблюдении безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства, несоблюдении бокового интервала, резком торможении, если такое торможение не требуется для предотвращения дорожно-транспортного происшествия, препятствовании обгону, если указанные действия повлекли создание водителем в процессе дорожного движения ситуации, при которой его движение и (или) движение иных участников дорожного движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу гибели или ранения людей, повреждения транспортных

средств, сооружений, грузов или причинения иного материального ущерба.

В-третьих, предлагается ввести выдачу водительских удостоверений с 16-ти летнего возраста [70], что позволит юным водителям получить опыт вождения транспортного средства в реальных дорожных условиях.

Однако данное предложение вызывает сомнения в виду того, что осуществление гражданином своих прав и обязанностей в полном объеме возникает только с возраста 18 лет (ч. 1 ст. 21 ГК РФ). Ответственность же лиц, контролирующих несовершеннолетнего-водителя, законопроект не устанавливает. Кроме того, данное предложение не соответствует положениям закона, устанавливающего, что право на управление транспортными средствами предоставляется по достижении 18 лет. Более того, к сдаче экзаменов на право управления допускаются лица, достигшие 17-лет, а водительские удостоверения выдаются только по достижении ими 18 лет.

В-четвертых, не урегулированным остается вопрос распределения сумм штрафов, установленных КоАП РФ, за неисполнение обязанности по внесению платы за проезд транспортного средства по платным автомобильным дорогам (ст. 12.21.4 КоАП РФ) федерального, регионального, межмуниципального и местного значения между бюджетами бюджетной системы Российской Федерации. Проект федерального закона «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» [71] (далее - Законопроект, проект федерального закона, проект акта) уточняет положения статьи 12.21.4 КоАП РФ, в части наступления ответственности по данной норме в случае неисполнения соответствующей обязанности только в отношении платных автомобильных дорог федерального значения, платных участков таких дорог.

Следует согласиться с тем, что справедливые и законные штрафы способствуют повышению дисциплины среди водителей и других участников дорожного движения. Ключевым фактором является обеспечение высокой вероятности выявления нарушений, что реализует на практике принцип неизбежности наказания, это способствует профилактике последующих

нарушений правил дорожного движения.

Актуальной является проблема соответствия размера штрафа степени, совершенного правонарушения. При этом достаточно часто высказываются предложения об увеличении размеров штрафов за правонарушения в области дорожного движения и особенности за повторные нарушения. При этом, много вопросов вызывает законность применения штрафов за повторные нарушения ПДД, зафиксированные автоматизированными техническими устройствами, оснащенными фото-, киносъемочным и видеозаписывающим оборудованием. Действующий КоАП РФ содержит список правонарушений, за повторное совершение которых в течение года ГИБДД налагает штрафы, размер которых значительно больше первоначально выписанных штрафов:

- превышение скорости на 40-60 км/ч, как указано в части 3 статьи 12.9 КоАП. За первое нарушение штраф составляет 1000 рублей (с льготой - 500 рублей). За повторное нарушение штраф увеличивается до 2000 рублей, при этом льгота не применяется;
- превышение скорости на 60-80 км/ч, как описано в части 4 статьи 12.9 КоАП. За первое такое нарушение предусмотрен штраф в размере 2000 рублей (с льготой - 1000 рублей). При повторном нарушении размер штрафа составляет 5000 рублей, и льгота на него не распространяется;
- превышение скорости свыше 80 км/ч, как указывается в части 4 статьи 12.9 КоАП. В случае первого нарушения, штраф устанавливается в размере 5000 рублей (с возможностью уменьшения до 2500 рублей при оплате в льготный период). За повторное нарушение штраф также составляет 5000 рублей, но льгота на него не применяется;
- выезд на полосу встречного движения, как это описано в части 4 статьи 12.15 КоАП. За первое нарушение предусмотрен штраф в размере 5000 рублей (при оплате в льготный период размер штрафа снижается до 2500 рублей). При повторении нарушения штраф

остается 5000 рублей, и льготные условия не применяются;

- проезд на запрещающий сигнал светофора, как это указано в части 1 статьи 12.12 КоАП, влечет за собой штраф в размере 1000 рублей за первое нарушение, который может быть снижен до 500 рублей при оплате в льготный период. За повторное нарушение штраф увеличивается до 5000 рублей, без предоставления льгот;
- проезд на запрещающий сигнал светофора на железнодорожном переезде, как это определено в части 1 статьи 12.10 КоАП, ведет к наложению штрафа в размере 5000 рублей за первое нарушение, который может быть уменьшен до 2500 рублей при оплате в льготный срок. В случае повторного нарушения, штраф остается 5000 рублей, льготы не предусмотрены и др.

При выписывании штрафов за повторные однородные нарушения Правил дорожного движения, зафиксированные комплексами ФВФ, сотрудники ГИБДД не всегда полностью придерживаются норм законодательства и рекомендаций судебной практики. В случае фиксации нарушения по другой части статьи, ГИБДД не рассматривает это как повторное однородное нарушение и штраф за такое нарушение не будет выписан, как повторное однородное нарушение. ГИБДД применяет штрафы за повторные нарушения правил дорожного движения, фиксируемые фото- и видеокomплексами, согласно следующей процедуре. Процесс оформления штрафов за нарушения ПДД, зафиксированные фото- и видеокomплексами и выносимых сотрудниками ГИБДД, должен быть полностью автоматизирован. Это требует высокотехнологичного технического и программного обеспечения. Кроме того, важно, чтобы все требования и указания действующего законодательства были должным образом интегрированы и регулярно обновлялись в используемом программном обеспечении.

Проведенный анализ предмета административных правонарушений в области дорожного движения, выявил проблему беспилотных транспортных средств как предметов транспортных правонарушений. В Концепции

обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования [72] беспилотное транспортное средство понимается как высоко- и полностью автоматизированное транспортное средство, которое функционирует без вмешательства человека. Однако автоматизация не всегда приводит к принятию решения без участия человека. В связи с чем, Е.В. Вавилин предлагает разделять беспилотные и автоматизированные транспортные средства [9, с. 3]. Свой вывод ученый основывает на том, что уровень участия человека в работе объекта имеет значение для распределения ответственности за действия объекта. Поэтому можно выделить следующие виды транспортных средств:

- с автоматизированными процессами принятия решений;
- дистанционно управляемые с нахождением водителя на транспортном средстве;
- дистанционно управляемые без нахождения водителя на транспортном средстве;
- полностью автономные, операционная система которых способна принимать самостоятельные решения и действия.

Представляется, что решение вопроса о признании беспилотных и автоматизированных транспортных средств как предметов административных правонарушений находится в стадии своего формирования. Поэтому, особое внимание необходимо уделить законодателю к терминологии и правовому режиму объектов, автономных от человека. В связи с чем, целесообразно примечание к ст. 12.1 КоАП РФ после слов «специальное право» дополнить словами, «а также с автоматизированными процессами принятия решений, дистанционно управляемые и полностью автономные транспортные средства».

Рассматривая субъектов административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения отмечено, что в ст. 2.3 КоАП РФ установлен минимальный возраст административной ответственности

физических лиц, составляющий достижением лицом 16 лет. При этом, нормы действующего КоАП РФ не содержат положений об особенностях ответственности несовершеннолетних, что справедливо признается пробелом действующего правового регулирования. Действительно, несовершеннолетним, которые совершили дорожно-транспортное правонарушение может быть назначено наказание в виде штрафа, что негативно может отразиться на материальном положении несовершеннолетнего и его родителей. Административный арест в отношении несовершеннолетних применяться не может. В тоже время несовершеннолетний может быть освобожден от наказания с применением к нему меры воздействия, предусмотренного Федеральным законом «Об основах системы профилактики безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних» [103]. При этом перечень таких мер на законодательном уровне отсутствует. Применительно к административной ответственности несовершеннолетних за правонарушения в области дорожного движения эффективной мерой воздействия могло бы стать его помещение в центр временного содержания несовершеннолетних правонарушителей на короткий период по решению суда на срок не более пяти суток.

Изложенное позволяет выдвинуть ряд предложений в части совершенствования положений КоАП РФ об ответственности несовершеннолетних за правонарушения в области дорожного движения:

- в Общую часть КоАП РФ включить самостоятельный раздел, посвященный особенностям административной ответственности несовершеннолетних. В данном разделе необходимо установить закрытый перечень административных наказаний и меры воздействия, которые могут применяться к несовершеннолетним;
- снизить возраст административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения до 14 лет;
- предусмотреть в санкции статей главы 12 КоАП РФ применение в отношении несовершеннолетнего правонарушителя помещение в

центр временного содержания для несовершеннолетних правонарушителей на короткий период по решению суда на срок не более пяти суток.

Кроме того, необходимо повысить административную ответственность за нарушение правил перевозки опасных грузов, создающие угрозу безопасности дорожного движения. Для этого целесообразно ст. 12.21.2 КоАП РФ дополнить ч. 3, в диспозиции которой раскрыть понятие такой угрозы как угрозу причинения вреда жизни и здоровью человека, существенных повреждений транспортным средствам, сооружениям, грузам и вреда окружающей среде.

Выводы по третьей главе.

Во-первых, меры обеспечения производства являются действенным административным инструментом, который направлен, в первую очередь, на обеспечение защиты населения от противозаконных действий со стороны правонарушителей. Применение мер административного принуждения к правонарушителям связано с ограничением их конституционных прав и свобод, что требует со стороны государства четкой регламентации применения данных мер, а также установления норм, не допускающих различных толкований. Кроме того, в последнее время прослеживается достаточно выраженная тенденция, направленная на ужесточение санкций за совершение лицом административных правонарушений, что, без сомнения, позитивно отражается на применении обеспечительных мер. В то же время актуальная судебная практика говорит о ее выраженной недостаточной законодательной регламентации. Меры обеспечения, представляя собой средство пресечения противоправного поведения, одновременно являются одним из действенных способов предупреждения и профилактики противоправных деяний. Важность и значимость применения обеспечительных мер в административно-процессуальной деятельности исполнительных органов обусловлена характером совершенного лицом административного нарушения и фактическими обстоятельствами

совершения правонарушения, которые необходимо установить. Меры обеспечения административно-процессуальной деятельности, по своей сути являются процессуальными инструментами, которые используются государственными органами и их должностными лицами в процессе осуществления принадлежащих им полномочий. Анализируя нормы ст. 27.2 КоАП РФ в части доставления, целесообразно было бы определить более четкие основания для доставления граждан в территориальный отдел внутренних дел. В частности, следует предусмотреть в законодательстве конкретные сроки доставления.

Не следует обобщать административное задержание с административным арестом. В том случае, когда правонарушитель задержан за совершение административного правонарушения, был помещен в специальное помещение, после чего суд вынес решение о наложении на данное лицо административного ареста, то срок последнего будет поглощать период, когда лицо находилось под задержанием. Таким образом, несмотря на определенные сходства по ряду моментов между административным задержанием и административным арестом, цель применения данных мер в значительной степени отличается.

Во-вторых, проведенный анализ показал, что, несмотря на созданный действенный механизм обеспечения безопасности дорожного движения, он нуждается в совершенствовании. Предложено в ст. 12.21.2 КоАП РФ повысить административную ответственность за нарушение правил перевозки опасных грузов, создавшее угрозу безопасности дорожного движения, дополнив ее ч. 3, в диспозиции которой раскрыть понятие такой угрозы как угрозу причинения вреда жизни и здоровью человека, существенных повреждений транспортным средствам, сооружениям, грузам и вреда окружающей среде.

Заключение

Резюмируя изложенное в настоящей магистерской диссертации, следует сделать обобщающие выводы и предложения.

Во-первых, в развитии административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения правильно выделять в качестве первого периода – дореволюционный этап. Несмотря на то, что прямо административная ответственность еще не была установлена, однако уже имелись нормы, посредством которых регулировалось дорожное движение с целью обеспечения его безопасности. В этот период предпринимаются попытки разработки единых подходов к формированию правовой основы обеспечения безопасности дорожного движения.

Во-вторых, глава 12 КоАП РФ включает 44 состава административных правонарушений в области дорожного движения. В связи с чем, особое внимание уделено систематизации исследуемых видов административных правонарушений. По данному вопросу среди ученых-административистов нет единого мнения. Ученые правонарушения в области дорожного движения классифицируют по различным основаниям. Так, в зависимости от вида нарушений, от степени тяжести и правовых последствий, которые наступают для правонарушителя, от критериев назначения административного наказания, от роли правонарушения в формировании дорожно-транспортного происшествия, а также по видовому объекту, субъекту административного правонарушения, видам административных наказаний. Проведенный анализ позволил выделить несколько оснований для систематизации: по степени опасности, на тяжкие; по последствиям, на правонарушения, в результате которого причинен материальный ущерб или физический вред; по виду нарушения.

В-третьих, родовой объект административных правонарушений объединенных в главе 12 КоАП РФ - безопасность дорожного движения. Определенную сферу общественных отношений образует видовой объект

административных правонарушений, в качестве которого применительно к рассматриваемым правонарушениям могут выступать безопасные условия дорожного движения и эксплуатации транспорта.

Отдельные рассматриваемые составы административных правонарушений являются предметными. При этом, предмет административного правонарушения не тождественен его объекту, а представляет собой вещь материального мира, воздействуя на которую, причиняется вред охраняемым общественным отношениям.

Одной из обсуждаемых проблем являются беспилотные транспортные средства как предметы транспортных правонарушений, на развитие которых направлены ряд программных документов. В Концепции безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования дано определение беспилотного транспортного средства как автоматизированного транспортного средства, функционируемое без человека. Однако автоматизация не всегда приводит к принятию решения без участия человека. В связи с чем, правильно разделять беспилотные и автоматизированные транспортные средства, так как уровень участия человека в работе объекта имеет значение для распределения ответственности за действия объекта. Поэтому можно выделить следующие виды транспортных средств:

- с автоматизированными процессами принятия решений;
- дистанционно управляемые с нахождением водителя на транспортном средстве;
- дистанционно управляемые без нахождения водителя на транспортном средстве;
- полностью автономные, операционная система которых способна принимать самостоятельные решения и действия.

Представляется, что решение вопроса о признании беспилотных и автоматизированных транспортных средств как предметов административных правонарушений находится в стадии своего формирования. Поэтому, особое

внимание необходимо уделить законодателю к терминологии и правовому режиму объектов, автономных от человека. В связи с чем, целесообразно примечание к ст. 12.1 КоАП РФ после слов «специальное право» дополнить словами, «а также с автоматизированными процессами принятия решений, дистанционно управляемые и полностью автономные транспортные средства».

Механизм совершения правонарушения раскрывается посредством таких элементов объективной стороны, как противоправное деяние, последствия и причинная связь между ними.

Противоправное деяние может совершать как путем действия, так и бездействия. Анализ диспозиций составов административных правонарушений, позволяет выделить следующие виды действий/бездействий, посредством которых совершаются данные правонарушения:

- совершение действий прямо запрещенных Правилами дорожного движения;
- совершение действий, запрещенных Правилами дорожного движения при определенных обстоятельствах;
- неисполнение или ненадлежащее исполнение установленных обязанностей;
- совершение действий, выходящих за пределы предоставленных прав, т.е. несоблюдение правоограничений;
- злоупотребление правом.

В-четвертых, в ст. 2.3 КоАП РФ установлен минимальный возраст административной ответственности физических лиц, составляющий достижением лицом 16 лет. При этом, нормы действующего КоАП РФ не содержат положений об особенностях ответственности несовершеннолетних, что справедливо признается пробелом действующего правового регулирования.

Не редкостью являются случаи, когда правонарушения в области

безопасности дорожного движения совершаются лицами, не достигшими установленного законом возраста административной ответственности. В связи с изложенным, в отношении несовершеннолетних, как субъектов административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, предложено:

- в Общую часть КоАП РФ включить самостоятельный раздел, посвященный особенностям административной ответственности несовершеннолетних. В данном разделе необходимо установить закрытый перечень административных наказаний и меры воздействия, которые могут применяться к несовершеннолетним;
- предусмотреть в санкциях статей главы 12 КоАП РФ применение в отношении несовершеннолетнего правонарушителя помещение его в центр временного содержания по решению суда на срок не более 5 суток.

В-пятых, меры обеспечения производства, являются действенным административным инструментом, который направлен, в первую очередь, на обеспечение защиты населения от противозаконных действий со стороны правонарушителей. Применение мер административного принуждения к правонарушителям связано с ограничением их конституционных прав и свобод, что требует со стороны государства четкой регламентации применения данных мер, а также установления норм, не допускающих различных толкований. Кроме того, в последнее время прослеживается достаточно выраженная тенденция, направленная на ужесточение санкций за совершение лицом административных правонарушений, что, без сомнения, позитивно отражается на применении обеспечительных мер. В то же время актуальная судебная практика говорит о её выраженной недостаточной законодательной регламентации.

Меры обеспечения, представляя собой средство пресечения противоправного поведения, одновременно являются одним из действенных способов предупреждения и профилактики противоправных деяний.

Важность и значимость применения обеспечительных мер в административно-процессуальной деятельности исполнительных органов обусловлена характером совершенного лицом административного нарушения и фактическими обстоятельствами совершения правонарушения, которые необходимо установить. Меры обеспечения административно-процессуальной деятельности, по своей сути являются процессуальными инструментами, которые используются государственными органами и их должностными лицами в процессе осуществления принадлежащих им полномочий.

Анализируя нормы ст. 27.2 КоАП РФ в части доставления, целесообразней было бы определить более четкие основания для доставления граждан в территориальный отдел внутренних дел. В частности, следует предусмотреть в законодательстве конкретные сроки доставления.

Не следует обобщать административное задержание с административным арестом. В том случае, когда правонарушитель задержан за совершение административного правонарушения, был помещен в специальное помещение, после чего суд вынес решение о наложении на данное лицо административного ареста, то срок последнего будет поглощать период, когда лицо находилось под задержанием. Таким образом, несмотря на определенные сходства по ряду моментов между административным задержанием и административным арестом, цель применения данных мер в значительной степени отличается.

В-шестых, несмотря на созданный действенный механизм обеспечения безопасности дорожного движения, он нуждается в совершенствовании.

Предложено в ст. 12.21.2 КоАП РФ повысить административную ответственность за нарушение правил перевозки опасных грузов, создавшее угрозу безопасности дорожного движения, дополнив ее ч. 3, в диспозиции которой раскрыть понятие такой угрозы как угрозу причинения вреда жизни и здоровью человека, существенных повреждений транспортным средствам, сооружениям, грузам и вреда окружающей среде.

Список используемой литературы и используемых источников

1. Административное право России: Учебник / Под ред. Л.Л. Попова. М., 2009. 540 с.
2. Азарова Н.В. Проблемные аспекты административной ответственности несовершеннолетних за административные правонарушения в области дорожного движения // Вестник образовательного консорциума Среднерусский университет. Серия: Юриспруденция. 2023. № 22. С. 4-6.
3. Андрюхин Н.Г., Ледовская К.Р. Проблемные аспекты нормативно-правового регулирования в сфере эксплуатации беспилотных транспортных средств // Административное право и процесс. 2022. № 12. С. 60 – 64.
4. Апелляционное определение Свердловского областного суда от 28.08.2019 г. по делу № 33-14222/2019 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.
5. Афанасьев М.В. Предмет преступлений, предусмотренных ст. 264 и 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации// Евразийская адвокатура. 2016. № 5 (24). С. 27-33.
6. Бахрах Д. Н. Административное право России: учебник / под ред. Д. Н. Бахрах. 5-е изд., перераб. и доп. М.: Эксмо, 2014. 670 с.
7. Бахрах Д.Н., Россинский Б.В., Стариков Ю.Н. Административное право. М.: Норма, 2008. 540 с.
8. Бегишев И.Р. Правовое регулирование беспилотных транспортных средств // Транспортное право. 2021. № 3. С. 7 – 10.
9. Вавилин Е.В. Беспилотные транспортные средства: от терминологии к новым правовым режимам // Хозяйство и право. 2023. № 8. С. 3 - 21.
10. Вавилин Е.В. Ответственность за вред, причиненный беспилотным транспортным средством // Хозяйство и право. 2023. № 10. С. 3 – 12.
11. Верзилин С.В. Актуальные проблемы административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения //

Полиция и общество: проблемы и перспективы взаимодействия. 2022. № 4. С. 26-31.

12. Ветошкин Д.С. Правовые проблемы привлечения подростков к административной ответственности // Юрист и право. 2017. № 1. С. 21-24.

13. Гапонов О. Н. Реализация мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях, посягающих на общественный порядок : дис. ... канд. юрид. наук. М., 2006. 199 с.

14. Головкин В.В. Административно-юрисдикционная деятельность органов внутренних дел в области дорожного движения: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2008. 38 с.

15. Голубев С.И. Предмет экологического преступления: монография. М.: КОНТРАКТ, 2020. 176 с.

16. Декрет ВЦИК, СНК РСФСР от 23.06.1921 г. «О порядке наложения административных взысканий» [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

17. Денисенко В. В., Позднышов А. Н., Михайлов А. А. Административная юрисдикция органов внутренних дел: учебник. М., 2002. 320 с.

18. Дивин И.М. К вопросу об определении понятия «административная ответственность» // Административное право и процесс. 2013. № 10. С. 25 - 27.

19. Ефремова О.Н. Понятие административной ответственности // Административное право. 2008. № 4. С. 12-20.

20. Закон Самарской области от 01.11.2007 г. № 115-ГД (ред. от 27.12.2023) «Об административных правонарушениях на территории Самарской области» // Волжская коммуна. 2007. № 207(26005).

21. Ильин И.В. Характеристика мер административного принуждения как способа предупредительного воздействия на преступность // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2012. № 2. С. 57-60.

22. Калюжный Ю.Н. Безопасность дорожного движения как компонент системы обеспечения национальной безопасности Российской Федерации // Транспортное право. 2020. № 4. С. 3-7.

23. Канунникова Н.Г. К вопросу об административном надзоре в системе профилактики нарушений в области дорожного движения // Административное право и процесс. 2023. № 10. С. 42 - 45.

24. Климова Д.В. Иностраный и отечественный опыт профилактики дорожно-транспортных происшествий с использованием систем автоматической фиксации нарушений // Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки. 2021. Т. 7(73). № 2. С. 252-256.

25. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 г. № 195-ФЗ (ред. от 25.12.2023) // СЗ РФ. 2002. № 1 (Ч. 1). Ст. 1.

26. Кодекс РСФСР об административных правонарушениях (утв. ВС РСФСР 20.06.1984) [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

27. Козлов Ю. М. Административное право: учебник / под ред. Ю. М. Козлова, Д. М. Овсянко, Л. Л. Попова. М., 2017. 622 с.

28. Комментарий к Кодексу Российской Федерации об административных правонарушениях / Под ред. Ю.М. Козлова. М., 2002. 360 с.

29. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) [Электронный ресурс] // Официальный текст Конституции РФ с внесенными поправками от 14.03.2020 опубликован на Официальном интернет-портале правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 04.07.2020.

30. Концепция общественной безопасности в Российской Федерации (утв. Президентом РФ 14.11.2013 г. № Пр-2685) [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

31. Лизунов А.С., Харитонов А.О., Красавин Н.Н. Отдельные аспекты привлечения к административной ответственности лиц за совершение правонарушений, зафиксированных с использованием средств фото-, видеофиксации, работающих в автоматическом режиме // Адвокатская практика. 2023. № 4. С. 51 - 55.

32. Липатов Э.Е., Филатова А.В., Чаннов С.Е. Административная ответственность: Учебно-практическое пособие / Под ред. С.Е. Чаннова. М., 2010. 400 с.

33. Ляшенко Е.А. Становление административной ответственности за нарушения в области обеспечения безопасности дорожного движения // Наука и практика. 2014. № 1 (58). С. 87-90.

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

35. Майоров В.И., Дунаева О.Н. Эффективность норм административно-деликтного права в области безопасности дорожного движения (в контексте синтеза права, социологии и психологии) // Административное право и процесс. 2023. № 8. С. 24 - 29.

36. Марина М.П. Меры административно-правового воздействия при исполнении постановлений по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения: Автореферат дисс. ... канд. юрид. наук. М., 2020. 32 с.

37. Мигачев Ю. И., Попов Л. Л., Тихомиров С. В. Административное право Российской Федерации : учебник для академического бакалавриата / под ред. Л. Л. Попова. 5-е изд., перераб. и доп. М. : Юрайт, 2018. 710 с.

38. Моисеев В.П. Административное принуждение как инструмент государственной власти и местного самоуправления // Проблемы организации органов государственной власти и местного самоуправления: история, теория,

практика и перспективы: сборник научных трудов. Иркутск: БГУЭП, 2013. 344 с.

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

40. Молчанов П.В. Законодательство об административной ответственности в области дорожного движения: основные этапы и тенденции развития // Административное право и процесс. 2018. № 5. С. 44-48.

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

42. Мукабенов М.В. Субъекты административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения: Автореферат дисс.... канд. юрид. наук. М., 2015. 30 с.

43. Новиков И.А. История развития административной ответственности в области дорожного движения // Право, общество, государство: проблемы теории и истории / Сборник научных трудов конференции. М., 2019. С. 103-106.

44. Определение Первого кассационного суда общей юрисдикции от 17.01.2024 г. № 88-2076/2024, 88-39458/2023 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

45. Паспорт национального проекта «Национальный проект «Безопасные качественные дороги» (утв. Минтранс России) [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

46. Паспорт федерального проекта «Безопасность дорожного движения» (утв. Минтранс России) [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

47. Пивоваров Д. В. Доставка как мера обеспечения производства по делам об административных правонарушениях, применяемая сотрудниками полиции // Научный вестник Омской академии МВД России. 2016. №1 (60). С. 12-16.

48. Показатели состояния безопасности дорожного движения / Официальный сайт Госавтоинспекции [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 10.03.2024).

49. Постановление Верховного Суда РФ от 04.07.2023 г. № 81-АД23-7-К8 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

50. Постановление Верховного Суда РФ от 04.09.2023 г. № 48-АД23-40-К7 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

51. Постановление Верховного суда Республики Башкортостан от 29.04.2019 г. № 4А-682/2019 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

52. Постановление Верховного Суда РФ от 01.06.2018 г. № 58-АД18-5 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

53. Постановление Верховного Суда РФ от 27.10.2023 г. № 45-АД23-14-К7 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

54. Постановление Конституционного Суда РФ от 24.11.2022 г. № 51-П «По делу о проверке конституционности примечания к статье 12.8 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в связи с запросом Салехардского городского суда Ямало-Ненецкого автономного округа» // СЗ РФ. 2022. № 49. Ст. 8759.

55. Постановление Конституционного Суда РФ от 18.01.2019 г. № 5-П «По делу о проверке конституционности статьи 2.6.1 и частей 1, 2, 3 и 6 статьи 12.21.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в связи с запросом Костромского областного суда и жалобами граждан А.И. Думилина и А.Б. Шарова» // ВКС РФ. 2019. № 2.

56. Постановление Первого кассационного суда общей юрисдикции от 27.03.2023 г. № 16-1222/2023 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

57. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 г. № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // БВС РФ. 2019. № 9.

58. Постановление Правительства РФ от 21.10.2022 г. № 1882 «О порядке освидетельствования на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления на медицинское освидетельствование на состояние опьянения» (вместе с «Правилами освидетельствования на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления на медицинское освидетельствование на состояние опьянения») // СЗ РФ. 2022. № 44. Ст. 7564.

59. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 (ред. от 02.06.2023) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Российские вести. 1993. 23 ноября. № 227.

60. Постановление Правительства РФ от 26.11.2018 г. № 1415 (ред. от 07.02.2022) // СЗ РФ. 2018. № 49 (Ч. VI). Ст. 7619.

61. Постановление Правительства РФ от 30.04.1997 г. № 508 (ред. от 19.09.2020) «О порядке государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения» // СЗ РФ. 1997. № 20. Ст. 2279.

62. Постановление Пятого кассационного суда общей юрисдикции от 10.01.2024 г. № 16-34/2024(16-3257/2023) [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

63. Постановление Пятого кассационного суда общей юрисдикции от 12.09.2023 г. № 16-2078/2023 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

64. Постановление Седьмого кассационного суда общей юрисдикции от 19.10.2021 г. № 16-5223/2021 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

65. Постановление Седьмого кассационного суда общей юрисдикции от 23.11.2023 г. № 16-4590/2023 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

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

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

68. Працко Г.С., Смирнова Е.С. Государство как основной участник, обеспечивающий безопасность дорожного движения // Философия права. 2012. № 4 (53). С. 70-74.

69. Приказ МВД России от 23.08.2017 г. № 664 // Российская газета. 2017. № 232.

70. Проект Федерального закона № 1169791-6 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части предоставления права управления транспортными средствами категории "В" лицам, достигшим возраста 16 лет (о «юношеских правах»)» (ред., внесенная в ГД ФС РФ, текст по состоянию на 08.09.2016) [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

71. Проект Федерального закона № 310814-8 «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (ред., внесенная в ГД ФС РФ, текст по состоянию на 09.03.2023) [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

72. Распоряжение Правительства РФ от 25.03.2020 г. № 724-р «Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» // Собрание законодательства РФ. 2020. № 13. Ст. 1995.

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

74. Решение Бабушкинского районного суда г. Москвы от 29.05.2023 г. по делу № 12-771/23 [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://mosgorsud.ru/mgs/services/cases/review-not-yet/details/ed8cf8d0-c1be-11ee-ba8d-1deedf1fe59a?codex=12.32&formType=fullForm> (дата обращения: 10.03.2024).

75. Решение Зюзинского районного суд г. Москвы от 19.12.2022 г. по делу № 12-1758/2022 [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://mosgorsud.ru/mgs/services/cases/review-not-yet/details/e9081200-afac-11ee-af33-0b6bcce25f20?codex=12.32&formType=fullForm> (дата обращения: 10.03.2024).

76. Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 12.02.2019 г. № 25 «О классификации мотоблока (мотокультиватора) в соответствии с единой Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза» [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

77. Решение Кунцевского районного суда г. Москвы от 12.09.2023 г. по делу 12-812/2023 [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://mosgorsud.ru/mgs/services/cases/review-not-yet/details/6b490c40-e204-11ee-b8f9-9dfd06fc793e?codex=12.29&formType=fullForm> (дата обращения: 10.03.2024).

78. Решение Московского городского суда от 28.08.2017 г. по делу № 7-12150/2017 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

79. Решение Свердловского областного суда от 22.05.2019 г. по делу № 72-619/2019 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

80. Решение Свердловского областного суда от 25.10.2023 г. по делу № 72-820/2023 [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

81. Решение Хорошевского районного суда г. Москвы от 06.12.2022 № 12-2649/22 [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://mosgorsud.ru/mgs/services/cases/review-not-yet/details/b9dbf4d0-c0f3-11ee-9541-0126080da00e?codex=12.7&formType=fullForm> (дата обращения: 10.03.2024).

82. Решение Щербинского районного суда г. Москвы от 20.06.2023 г. по делу № 12-845/23 [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://mosgorsud.ru/mgs/services/cases/review-not-yet/details/cb0a41f0-d2fd-11ee-9679-4b8f6a46c733?codex=12.21.4.&formType=fullForm> (дата обращения: 10.03.2024).

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

84. Рябенко Ю.Н. Административное задержание и доставление // Законность. 2015. № 10. С. 57–58.

85. Сатюков А.Г. История зарождения и формирования единых правил дорожного движения в России // Обеспечение безопасности участников дорожного движения (к 100-летию Правил дорожного движения): Сборник научных трудов. Тюмень: Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России, 2020. С. 26-35.

86. Серков П.П. Административная ответственность в российском праве: современное осмысление и новые подходы. М., 2012. 480 с.

87. Соктоев З.Б. Энциклопедия уголовного права. Т. 24. Преступления против безопасности и эксплуатации транспорта. СПб., 2014. С. 30.

88. Строева О. А., Бондаренко М. В. Отдельные меры административно-правового принуждения в сфере безопасности дорожного движения // Российский судья. 2021. № 10. С. 37-40.

89. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (ред. от 29.05.2019, с изм. от 18.03.2023) (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) [Электронный ресурс] // Официальный сайт Евразийского экономического союза <http://www.eaeunion.org/>, 12.04.2017.

90. Тимошенко И.В., Вова К.П. Административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения: моногр. Ростов н/Д: Изд-во СКАГС, 2011. 164 с.

91. Указ Президента РФ от 02.07.2021 г. № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» // СЗ РФ. 2021. № 27 (Ч. 3). Ст. 5351.

92. Указ Президента РФ от 15.06.1998 г. № 711 (ред. от 11.02.2023) «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения»

(вместе с «Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации») // СЗ РФ. 1998. № 25. Ст. 2897.

93. Указ Президиума ВС РСФСР от 05.10.1961 г. «Об ответственности водителей автотранспорта и городского электротранспорта за управление транспортом в нетрезвом состоянии» [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

94. Указ Президиума ВС РСФСР от 19.06.1968 г. «Об усилении административной ответственности за нарушение правил движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам и правил пользования транспортными средствами» [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

95. Указ Президиума ВС СССР от 15.03.1983 г. № 8918-X «Об административной ответственности за нарушение правил дорожного движения» [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.

96. Федеральный закон от 01.07.2011 г. № 170-ФЗ (ред. от 19.10.2023) «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СЗ РФ. 2011. № 27. Ст. 3881.

97. Федеральный закон от 03.04.2023 г. № 103-ФЗ «О внесении изменений в статьи 12.21.1 и 23.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // СЗ РФ. 2023. № 14. Ст. 2380.

98. Федеральный закон от 04.08.2023 г. № 425-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» // СЗ РФ. 2023. № 32 (Ч. 1). Ст. 6157.

99. Федеральный закон от 07.02.2011 г. № 3-ФЗ (ред. от 04.08.2023) «О полиции» // СЗ РФ. 2011. № 7. Ст. 900.

100. Федеральный закон от 08.11.2007 г. № 257-ФЗ (ред. от 04.08.2023) «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СЗ РФ. 2007. № 46. Ст. 5553.

101. Федеральный закон от 09.02.2007 г. № 16-ФЗ (ред. от 24.07.2023) «О транспортной безопасности»// СЗ РФ. 2007. № 7. Ст. 837.
102. Федеральный закон от 10.12.1995 г. № 196-ФЗ (ред. от 25.12.2023) «О безопасности дорожного движения» // СЗ РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.
103. Федеральный закон от 24.06.1999 г. № 120-ФЗ (ред. от 21.11.2022) «Об основах системы профилактики безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних» // СЗ РФ. 1999. № 26. Ст. 3177.
104. Федеральный закон от 25.04.2002 г. № 40-ФЗ (ред. от 25.12.2023) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»// СЗ РФ. 2002. № 18. Ст. 1720.
105. Харыбин А.Ю. Административная ответственность в области дорожного движения: учеб. пособие. Орел : ОрЮИ МВД России, 2013. 44 с.
106. Хачатуров Р.Л., Липинский Д.А. Общая теория юридической ответственности: монография. СПб.: Издательство Р. Асланова «Юридический центр Пресс», 2007. 950 с.
107. Шиндяпина М.Д. Стадии юридической ответственности. М., 1998. 277 с.
108. Шубина Е. В. Доставка, применяемое сотрудниками полиции в качестве меры административного предупреждения // Административное и муниципальное право. 2015. № 12. С. 1271–1273.
109. Якимов А.Ю. Анализ определений понятий и терминов, касающихся различных субъектов и объектов, которые участвуют в дорожном движении // Безопасность дорожного движения. 2023. № 1. С. 21 - 27.
110. Klein N., Guilfoyle D., Karim M., McLaughlin R. Maritime Autonomous Vehicles: New Frontiers In The Law Of The Sea // International & Comparative Law Quarterly. 2020. N 69(3). С. 720.
111. Roads accidents data : Switzerland (1998-2008). Bern : DETEC, 2009. 83 p; 2. Strassenverkehrsrecht – 3, aktualisierte Auflage-Berlin; Bonn: Regensburg; Walhalla, 1995 (Gesetze der Bundesrepublikdeutschland).s 9-53.

112. Steller M. Die Transportsicherheit in Europa. Zürich: Den öffentlichen Verlag, 2007. 210 s.

113. Strengthening road safety legislation: a practice and resource manual for countries. Geneva : WHO, cop. 2013. VIII, 88 c.

114. Vehicle code of California (Sec. 41102, Ch. 4, Div. 17) // Vehicle code of California Department of Motor Vehicles. Sacramento. California, 1993.