

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«Южно - Уральский государственный университет»
(Национальный исследовательский университет)
Юридический институт
Кафедра «Правоохранительная деятельность и национальная безопасность»

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ
Заведующий кафедрой, ПДиНБ
д.ю.н., доцент
_____ С.В.Зуев
_____ 2018 г.

Административная ответственность за правонарушения в области
дорожного движения

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
ФГАОУ ВО «ЮУрГУ» (НИУ) – 40.05.02.2018.152.ВКР

Руководитель работы
к.ю.н., доцент кафедры
ПДиНБ
_____ Е. В. Никитин
_____ 2018 г.

Автор работы,
Студент группы Ю-516
_____ И.В. Хужахметова
_____ 2018 г.

Нормоконтролер
специалист по УМР
кафедры ПДиНБ
_____ О.И. Стороженко
_____ 2018 года

Челябинск 2018

АННОТАЦИЯ

Хужахметова И.В. Выпускная квалификационная работа «Административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения» – Челябинск, ФГАОУ ВО «ЮУрГУ» (НИУ), Ю-516, 2018. - 68 с., библиогр. список – 54 наим.

Тема моей выпускной квалификационной работы Административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения.

Объектом работы являются общественные отношения возникающие в результате осуществления и выполнения административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

Предметом работы выступают закономерности становления, развития и применения законодательства об административных правонарушениях в области дорожного движения.

Цель исследования – рассмотрение административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, выработка предложений, направленных на повышение эффективности мер административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

Результаты работы имеют практическую значимость, содержат выводы, и предложения, по проблемам, связанным с понятием административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	6
1 ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
1.1 Понятие и структура административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.....	9
1.2 Основания административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.....	15
2 МЕРЫ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	
2.1 Общая характеристика мер административной ответственности в области дорожного движения.....	39
2.2 Пути повышения эффективности мер административной ответственности в целях обеспечения безопасности дорожного движения.....	54
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	60
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	64

ВВЕДЕНИЕ

Для повышения уровня безопасности на дорогах, государство ужесточает административную ответственность, увеличивает санкции за правонарушения в области дорожного движения. На данный момент, ответственность за административные правонарушения в области дорожного движения предусмотрена по 37 статьям Кодекса Российской Федерации об Административных Правонарушениях (далее КоАП РФ).

Ущерб от административных правонарушений велик даже в том случае, если вредных последствий от них не последовало. Но и от этих правонарушений вред очевиден, так как нарушается установленный общественный правопорядок, замедляется выполнение государством своих функций. Большинство правонарушений посягают на права и законные интересы граждан и юридических лиц, причиняют вред их собственности. Именно поэтому, борьба с административными правонарушениями на протяжении достаточно долгого времени является одной из основных задач государства, которая осуществляется им в разных направлениях.

Актуальность темы выпускной квалификационной работы. В отличие от уголовных преступлений, административные правонарушения не вызывают наступления общественно опасных последствий, но, создают условия при которых они могут наступить. Как показывает статистика, ежегодно, в результате ДТП в нашей стране погибает около 30 тыс. человек, получают травмы около 250 тыс. человек. Тяжесть дорожно-транспортных происшествий составляет 14 человек погибших на 100 пострадавших в ДТП, в то время как в странах Европы, Японии и США этот показатель не превышает 2. Из-за несвоевременного реагирования экстренных служб для оказания необходимой медицинской и технической помощи на месте происшествия погибают 56% пострадавших. Ущерб экономики в результате ДТП оценивается в 2,6% ВВП, что составляет порядка 476 млрд. руб. До 80% общероссийских объемов грузовых перевозок осуществляется

автотранспортом через территории крупных городов, резко увеличивая количество заторов в улично-дорожной сети¹. Приведенные статистические наблюдения позволяют сделать вывод об ухудшении условий дорожного движения в связи с неподготовленностью улично-дорожных сетей к приему и обслуживанию быстро растущих транспортных потоков.

Цель исследования – рассмотрение административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, разработка научно обоснованных рекомендаций по совершенствованию норм административного законодательства и формулированию предложений для правоприменительной практики по вопросам административных правонарушений в области дорожного движения.

Для достижения цели поставлены следующие задачи:

- определение понятия и структуру административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения;
- выяснить особенности и конкретизировать основания административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения;
- изучить общую характеристику мер административной ответственности;
- выявить пути повышения эффективности мер административной ответственности, в целях обеспечения безопасности дорожного движения.

Объектом работы являются общественные отношения, возникающие в результате осуществления и выполнения административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

Методологической основой выпускной квалификационной работы являются общенаучные методы познания: анализ, синтез, индукция.

¹Сайт МВД РФ раздел «Новости» [Электронный ресурс]. Режим доступа // <https://xn--b1aew.xn--plai/reports/item/12167987/> (дата обращения 10.03.2018)

Использованы и специальные методы, такие, как: исторический, сравнительно-правовой, системно-аналитический и другие.

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

Нормативную и эмпирическую основу выпускной квалификационной работы составляют Конституция РФ, Кодекс РФ об Административных правонарушениях, материалы судебной практики.

Практическая значимость работы определяется возможностью использования ее результатов в устранении выявленных в ходе исследования пробелов как в нормативном регулировании, так и в правоприменительной деятельности соответствующих субъектов административной юрисдикции.

Работа состоит из введения, двух глав, включающих четыре параграфа, заключения и библиографического списка.

1 ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

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

Административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения является частным случаем административной ответственности применительно к такой сфере общественной жизни, как дорожное движение, поэтому и само понятие «административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения» стоит рассматривать как через общее понятие «административная ответственность», так и понятие «дорожное движение».

Понятие «дорожное движение» является нормативно определенным понятием закрепленным п. 1.2 Правил дорожного движения (ПДД), «Дорожное движение» – совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог и ст. 2 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» термин «дорога» определяется в ПДД как «обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения» и включает в себя «одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии¹». Там же содержатся такие определения как транспортное средство, проезжая часть, обочина, тротуар, как составных элементов понятия «дорога». Нормативные определения таким, как понятиям «участник дорожного движения»,

¹ Федеральный закон РФ «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ // СЗ РФ. – 1995. – № 50. – Ст. 4873.

«водитель», «пассажир» также содержатся в п. 1.2 Правил дорожного движения.

Так, в совокупности приведенных выше нормативных формулировок можно понять смысл термина «дорожное движение», определив его смысл как совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью специально предназначенных для этого устройств (транспортных средств) или без таковых в пределах обустроенной или приспособленной и используемой для движения таких устройств полосы земли либо поверхности искусственного сооружения, предназначенной для движения безрельсовых транспортных средств, трамваев и пешеходов, участниками которых могут выступать водители транспортных средств, их пассажиры, а также пешеходы и приравненные к ним лица.

С определением понятия «Административная ответственность» все гораздо сложнее. Несмотря на общепринятое восприятие этого термина и на обширность его сущностного выражения в работах отечественных ученых в области юриспруденции, этот термин до сих пор не имеет своего точного воплощения, а так же, не имеет единого определения среди ученых-административистов. Несмотря на это, мы поддерживаем позицию И.В. Тимошенко о том, что, несмотря на большую роль научных определений в административном праве и повседневной жизни, только законодательно закрепленное понятие, придает ему наиболее качественную ценность в плане его эффективного восприятия людьми и воплощения его в действительности¹.

В связи с этим, автор видит некие терминологические несовершенства понятийного аппарата российского законодательства об административной ответственности, требующие своего устранения. Этот ученый видит

¹ Тимошенко И.В. Понятийный аппарат законодательства об административной ответственности: состояние и направление развития: автореф. дис. д-р.юрид. наук. – Ростов н/Д., 2014. – С. 22.

отсутствие в КоАП РФ нормативно закреплённого определения понятия «административная ответственность», что не только объединяет само его содержание, но и лишает основной направленности многих содержащихся в нем норм. Мы поддерживаем эту позицию, так как любое понятие, в том числе юридическое, выражает качественную и количественную характеристику стоящего за ним термина. Именно термин содержит в себе важный уровень обобщения всех признаков определяемого в нем предмета или группы предметов.

В монографии В.М. Манохина, опубликованной в 1988 году, содержится следующее определение понятия административная ответственность: «Административная ответственность, это институт административного принуждения, состоящий в претерпеваний лицами административных взысканий по перечню ст. 12 Основ за административные правонарушения, признаваемые в качестве таковых особенной частью кодексов союзных республик об административных правонарушениях и некоторыми другими актами¹».

Как писал практически в то же время В.А. Юсупов, «Административная ответственность – регламентированная нормами права и правоприменительными актами система общественных отношений, обеспечивающих исполнение административно – правовой обязанности².» Можно приводить и другие примеры научных подходов к определению понятия административная ответственность учеными-административистами 60-х 80-х годов прошлого столетия. Но мы думаем, что достаточно будет привести их фамилии: Д.Н. Бахрах, К.С. Вельский, И.А. Галаган, И.И. Веремеенко, Е.В. Додин, Б.М. Лазарев, А.Е. Лунев, В.М. Манохин, и все они, так или иначе, предпринимали

¹ Манохин В.М. Административная ответственность в СССР: монография. – М., 1988. – С. 64.

² Юсупов В.А. Теория административного права. – М., 1985. – С. 112.

попытки в своих работах выработать подходы к определению понятия Административная ответственность.

Примером одной из работ посвященных проблемам разработки современной концепции института административной ответственности в условиях правового демократического государства и обоснованию предложений по совершенствованию административно-деликтного законодательства в практики его применения, можно привести диссертацию А.С. Дугенец. В своей работе она подчеркивает:

1) административная ответственность была и остается мерой государственного принуждения;

2) для виновного лица, административная ответственность влечет за собой негативные последствия: она является государственным осуждением совершенного противоправного действия (бездействия);

3) применение мер административной ответственности – прерогатива государственных органов, судей и должностных лиц, реализуя свои полномочия, они дают отрицательную оценку совершенному деянию¹.

При этом, своего авторского определения административной ответственности в своей диссертации А.С. Дугенец не формулирует.

Но для наиболее полного представления об административной ответственности в области дорожного движения, стоит не только дать определение этого понятия, но и охарактеризовать его структуру и основные признаки. Если рассматривать признаки административной ответственности в области дорожного движения, по методике предложенной К.С. Вельским² то:

1) административная ответственность в области дорожного движения – это механизм, действующий на основе административно-материальных и административно-процессуальных норм, первые из которых содержатся в

¹Дугенец А.С. Административная ответственность в российском праве: автореф. дис. д-р юрид. наук. – М., 2014. – С. 12.

² Вельский К.С. Об административной ответственности: институты административного права России. – М., 2000. – С. 236.

различных нормативных правовых актах законодательного и подзаконного уровня. В частности, в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения», в Правилах дорожного движения, в КоАП РФ и др., как федерального уровня, так и уровня субъектов Российской Федерации могут содержаться, в частности, в любом региональном законе об административных правонарушениях, а вторые имеют исключительно федеральный уровень и содержатся в единственном акте законодательного характера – в КоАП РФ;

2) административная ответственность в области дорожного движения возникает тогда, когда совершается соответствующее административное правонарушение;

3) административная ответственность в области дорожного движения осуществляется в охранительном правоотношении, в рамках которого правонарушитель отвечает перед государством или органом исполнительной власти или должностным лицом, наделенным полномочиями применять соответствующие административные наказания;

4) административная ответственность в области дорожного движения характеризуется как самостоятельное процессуальное производство – производство по делам об административных правонарушениях, т. е. как особый процессуальный порядок, включающий в себя относительно компактные и расположенные в определенном порядке группы соответствующих процессуальных действий.

Все указанные признаки, в своей совокупности дают возможность пояснить сущность административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения – проанализировать структуру рассматриваемого понятия.

Структура юридической ответственности вообще, и административной ответственности в частности, включает в себя ее составные части, отсутствие хотя бы одного из которых исключает саму эту ответственность в целом.

В структуре административной ответственности традиционно принято выделять следующие элементы:

- основания административной ответственности;
- ее субъектов;
- ее условия;
- меру административной ответственности (наказание);
- процедуру административной ответственности (производство).

При этом если под «условием» административной ответственности следует понимать наличие виновного либо бездействия, а под «основанием» – совокупность нормативных, фактических и процессуальных факторов, которые в совокупности способны повлечь за собой указанный вид юридической ответственности, где «субъекты» ответственности «поглощаются» категорией «фактическое основание ответственности», каковым является деяние (действие или бездействие) конкретного лица, нарушающего правовые предписания, охраняемые административными санкциями (т.е. наличие административного правонарушения со всеми его признаками и элементами состава), то тогда структуру административной ответственности можно представить уже в более узком виде, а именно: основания административной ответственности; меры административной ответственности; процедура (механизм) реализации административной ответственности (производство).¹

В дальнейшем мы остановимся на рассмотрении таких структурных элементов административной ответственности в области дорожного движения, как основания административной ответственности и меры административной ответственности.

Таким образом, исходя из всего вышеизложенного, можно сказать, что под дорожным правонарушением следует понимать создающее угрозу здоровью и безопасности граждан, сохранности транспортных средств,

¹ Тимошенко И.В. Административная ответственность: учебное пособие. – М, 2014. – С. 118.

дорог, дорожных сооружений, безопасности дорожного движения и установленному порядку управления им общественно вредное, противоправное, виновное деяние (действие, бездействие), за которое КоАП РФ и законами субъектов Российской Федерации предусмотрена административная ответственность.

1.2 Основания административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

В советское время «в качестве основания привлечения к ответственности было выдвинуто два элемента – закон и правонарушение. Первое основание следует называть юридическим, второе – фактическим, хотя оно также имеет юридическое значение как юридический факт¹.»

Со временем, когда административный процесс становился уже самостоятельным видом юридической процессуальной деятельности, взгляды отечественных ученых на категорию оснований административной ответственности стали более широкими, так, например Д.Н. Бахрах в своих работах выделил три основания:

1) нормативное основание как систему норм, регламентирующих административную ответственность;

2) фактическое основание, выделяя в качестве такового противоправное деяние конкретного субъекта, нарушающего правовые предписания, охраняемые административными санкциями (административное нарушение);

3) процессуальное основание то есть акт компетентного субъекта о наложении конкретного взыскания, за конкретное правонарушение на конкретное лицо.

¹ Манохин В.М. Административная ответственность в СССР. – М., 1988. – С. 69.

При этом, Д.Н. Бахрах отмечает, что только при наличии всех трех оснований и именно в такой последовательности последует наступление реальной ответственности.

Позицию Д.Н. Бахраха, поддерживают многие современные ученые в области юриспруденции, она позволяет наиболее полно рассмотреть структуру оснований административной ответственности, и мы так же, поддерживаем эту позицию¹.

В сфере дорожного движения существует система норм, регулирующих поведение участников дорожного движения и запрещающих определенное поведение под угрозой применения к ним соответствующих административно правовых санкций. Но, как показывает статистика правонарушений на дорогах, не все участники дорожного движения придерживаются правомерности своего поведения на дорогах. В связи с этим представляется, что одной из основных задач института административной ответственности в области дорожного движения, является предупреждение нарушений установленных требований участниками дорожного движения, формируя, тем самым, наряду с другими средствами регулирования установки на правомерное поведение с помощью такого средства, как наказание правонарушителей. Причем уже само наличие нормативно закрепленной возможности наступления такой ответственности (т.е. ее нормативного основания) играет на пути достижения этой цели немаловажную роль.

Нормативная основа административной ответственности – это система действующих норм права, закрепляющих:

- 1) составы административных проступков (основания ответственности);
- 2) систему административных наказаний;

¹ Тимошенко И.В. Административная ответственность: учебное пособие. – М, 2008. – С. 155.

3) круг субъектов, имеющих право назначать административные наказания;

4) процедуру привлечения к ответственности, ее процессуальную форму¹.

В соответствии со ст. 1.1 КоАП РФ законодательство об административной ответственности состоит из данного кодекса и принимаемых в соответствии с ним законов субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях.

Наличие двух субъектов правового регулирования круга общественных отношений, связанных с привлечением к административной ответственности, обусловлено характером распределения предметов ведения и полномочий между Российской Федерацией и ее субъектами.

К ведению Российской Федерации относится установление административной ответственности не только по вопросам, которые имеют федеральное значение, – как это предусмотрено пунктом 3 ч. 1 ст. 1.3 КоАП РФ, но и по предметам совместного ведения Российской Федерации и ее субъектов.

Законами субъектов Российской Федерации административная ответственность может устанавливаться в соответствии с полномочиями, которые отнесены к их ведению (исчерпывающий перечень таких полномочий определен Конституцией или Уставом соответствующего субъекта Российской Федерации), причем только за административные правонарушения, влекущие в качестве наказания предупреждение либо административный штраф (п. 3 ч. 1 ст. 1.3, ч. 1 ст. 2.1 и ч. 3 ст. 3.2 КоАП РФ).

В соответствии с положениями части 4 ст. 22 Федерального закона «О безопасности дорожного движения²» на всей территории Российской

¹ Бахрах Д.Н. Принуждение и ответственность по административному праву. – Екатеринбург. 2003. – С. 27.

² Федеральный закон "О безопасности дорожного движения" от 10 декабря 1995 № 196 Ф3 // СЗ РФ. – 1995. – № 50. – ст. 4873.

Федерации действует единый порядок дорожного движения установленный Правилами дорожного движения, и утвержденный Правительством РФ. Согласно пункту 1.1 действующих в России Правил дорожного движения, другие нормативные акты, касающиеся дорожного движения, должны основываться только на требованиях Правил дорожного движения и не противоречить им.

Исходя из такого нормативного подхода, законодательство об административной ответственности, как средство правоохраны в сфере общественных отношений в области дорожного движения и как нормативное основание данной ответственности также должно иметь признаки своего единства применительно к федеративному устройству нашего государства¹. И состоит это законодательство в контексте оснований наступления административной ответственности из положений главы 12 КоАП РФ «Административные правонарушения в области дорожного движения», а в контексте оснований ее практической реализации – из положений иных глав КоАП РФ, регламентирующих соответствующие вопросы.

В действующем КоАП РФ нормативные основания административной ответственности в области дорожного движения включают в себя более 80 вариаций таковой, объединенных в 43 статьи главы 12 КоАП РФ. А анализ нормативных оснований административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения и практики их применения позволяет выделить следующие правовые пробелы и недостатки, которые, на наш взгляд требуют своего устранения законодателем.

Рассматривая нормы главы 12 КоАП РФ «Административные правонарушения в области дорожного движения», можно сделать вывод о том, что далеко не все нормы главы 12 КоАП РФ устанавливают административную ответственность именно за правонарушения в области дорожного движения.

¹ Орлов П. А. Без разбирательств // Российская газета. – М., 2013. – № 7. – С. 14.

Например, ст. 12.33 КоАП РФ устанавливает административную ответственность за повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных технических сооружений, которое создает угрозу безопасности дорожного движения, а также за умышленное создание помех в дорожном движении, в том числе и путем загрязнения дорожного покрытия. А субъектами данного административного правонарушения, могут выступать граждане, должностные лица и юридические лица. Но, что касается должностных и юридических лиц, то они не могут выступать в качестве участников дорожного движения, исходя из приведенного нами выше терминологического анализа соответствующих нормативных дефиниций Правил дорожного движения. Значит, указанное в диспозиции ст. 12.33 КоАП РФ противоправное деяние посягает, по сути, не на дорожное движение и лежит вне плоскости «области дорожного движения» как объекта противоправного посягательства. Оно посягает на безопасность дорожного движения и существующие правила охраняющие дороги и дорожные сооружения. Поэтому место подобного рода охранительной нормы, скорее всего, должно быть не в главе 12 КоАП РФ, а в главе 11 КоАП РФ «Административные правонарушения на транспорте» (например, «рядом» со ст. 11.21 «Нарушение правил использования полосы отвода и придорожных полос автомобильной дороги» или ст. 11.22 «Нарушение землепользователями правил охраны автомобильных дорог или дорожных сооружений»).

И этот пример является не единственным. Так же, ст. 12.31 «Выпуск на линию транспортного средства, не зарегистрированного в установленном порядке, не прошедшего государственного технического осмотра, с заведомо подложными государственными регистрационными знаками, имеющего неисправности, с которыми запрещена эксплуатация, с установленными без соответствующего разрешения устройствами для подачи специальных световых или звуковых сигналов либо с незаконно нанесенными специальными цветографическими схемами автомобилей оперативных

служб», ст. 11.21 и ст. 11.22 КоАП РФ – это административные правонарушения в области дорожного движения (но скорее все-таки первое). Либо: сама «область дорожного движения» (и, соответственно, административные правонарушения в этой области) – это нечто большее, чем, собственно, «совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог», а охватывает и его (дорожного движения) безопасность, регламентированную нормами соответствующего федерального закона. Но это вряд ли.

Название главы 11 КоАП РФ говорит о том, что объектом ее охраны являются общественные отношения, которые обеспечивают функционирование всех видов транспорта: железнодорожного, воздушного, водного и автомобильного. Нормы данной главы КоАП РФ призваны обеспечить безопасное движение транспорта и его эксплуатацию, но, к сожалению, законодатель не предоставляет нам понятие транспорта в данной главе КоАП РФ, так же как и ни в одном примечании к ним.

При этом, глава 12 КоАП РФ одним своим названием «Административные правонарушения в области дорожного движения» определяет конкретный круг общественных отношений, которые являются объектом правовой охраны, и, прежде всего в нем четко выражен вид транспорта – автомобильный, наиболее опасный и криминогенный, уже только по этим двум основаниям требующий особого и пристального внимания со стороны законодателя.

Поэтому представляется, что именно эти обстоятельства и предопределили выделение в КоАП РФ отдельной и самостоятельной главы, которая содержит в себе нормы, направленные на охрану установленного порядка регистрации, управления и использования автотранспорта. В общем, все они, представляют собой нормативные условия, при которых возможно безопасное и безаварийное функционирование автотранспорта, либо исключается возможность наступления негативных последствий, которые

перечислены в статье нормах главы 12 КоАП РФ, например, нарушение правил применения ремней безопасности мотошлемов (ст.12 КоАП РФ), или управление транспортным средством водителем, не имеющим права на его управление (ст. 12.7 КоАП РФ).

Так же, данная глава содержит в себе нормы ответственности за правонарушения, которые посягают на безопасность дорожного движения, на существующие правила по охране дорог, дорожных сооружений, и на безопасную эксплуатацию транспорта (в частности, это норма ст. 12.24 КоАП РФ, предусматривающая административную ответственность за нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее за собой причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего). Есть даже одна статья – статья 12.35 КоАП РФ «Незаконное ограничение прав на управлении транспортным средством и его эксплуатацию», где объектом противоправного посягательства являются права граждан, но никак не область дорожного движения как таковая.

Объединение в одной главе КоАП РФ таких разных по своему характеру административных правонарушений под общим названием «Административные правонарушения в области дорожного движения», как справедливо отметил Н.Н. Белокобыльский, усложняет установление принципа или основания формирования данной главы КоАП РФ, и это обстоятельство следовало бы изменить, так как оно имеет принципиальное значение для улучшения административного законодательства, в частности, в области функционирования транспорта Белокобыльский Н.Н.¹. И мы поддерживаем мнение указанного автора.

В связи с этим, следовало бы переименовать 12 главу КоАП РФ как «Административные правонарушения в области безопасности дорожного

¹Белокобыльский Н.Н. Транспортные правонарушения в административном и уголовном законодательстве // Научные труды. Российская академия юридических наук. – М., 2014. – С. 37-39.

движения» и внести туда те составы административных правонарушений, которые в настоящее время находятся в других главах КоАП РФ. (в частности, в главе 11 КоАП РФ), или наоборот, убрать из главы 12 КоАП РФ составы тех административных правонарушений, которые к дорожному движению как объекту противоправного посягательства отношения не имеют.

Так же, если проанализировать нормы главы 12 КоАП РФ «Административные правонарушения в области дорожного движения» с позиций юридической техники, то можно обнаружить неправильную компоновку целого ряда норм в пределах тех или иных статей анализируемой главы закона.

Например, статья 12.17 КоАП РФ озаглавлена законодателем как «Непредоставление преимущества в движении маршрутному транспортному средству или транспортному средству с включенными специальными световыми и звуковыми сигналами» и предусматривает административную ответственность за соответствующие противоправные деяния. А статья 12.18 КоАП РФ озаглавлена законодателем как «Непредоставление преимущества в движении пешеходам или иным участникам дорожного движения».

С объективной стороны оба эти административных правонарушения характеризуются противоправным бездействием, которое выражается в непредставлении вопреки установленным правилам преимущества в движении соответствующему участнику дорожного движения, а именно: пешеходу, велосипедисту, маршрутному транспортному средству, транспортному средству с одновременно включенными проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом, иным участникам движения, пользующимся преимуществом в движении. В этой связи, как нам представляется, составы обеих этих статей КоАП РФ следует объединить в одну статью, скомпоновав их соответствующим образом и озаглавив ее как «Непредоставление преимущества в движении».

Так же можно поступить и в отношении статей 12.21 «Нарушение правил перевозки грузов, правил буксировки», 12.21.1 «Нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов» и 12.21.2 «Нарушение правил перевозки опасных грузов» КоАП РФ, так как все они имеют один объект противоправного посягательства и достаточно близкие характеристики объективной стороны соответствующих правонарушений. Более того, в первоначальной редакции КоАП РФ (в 2001-2002 гг. в момент его принятия и вступления в силу) все эти административные правонарушения были объединены в одной статье – статье 12.21 КоАП РФ, которая содержала в себе два состава: «Нарушение правил перевозки грузов, а равно правил буксировки» (ч. 1 ст. 12.21) и «Нарушение правил перевозки опасных, крупногабаритных или тяжеловесных грузов» (ч. 2 ст. 12.21), однако впоследствии (Федеральным законом от 24 июля 2007 г. № 210-ФЗ) часть 2 ст. 12.21 КоАП РФ была признана утратившей силу, а нарушения правил перевозки крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов были выделены в отдельные статьи КоАП РФ, объединив в себе в совокупности с диспозицией ст. 12.21 КоАП РФ семь отдельных составов административных правонарушений. На наш взгляд, с точки зрения правил юридической техники это было сделано неверно. Поэтому представляется, как нам представляется, было бы целесообразно объединить все эти составы, как и раньше, в одной статье – статье 12.21 КоАП РФ, не меняя ее названия, предусмотрев в ней шесть частей:

- часть 1 – ныне действующий состав ст. 12.21 КоАП РФ;
- части 2-4 – ныне действующие составы частей 1-3 ст. 12.21.1 КоАП РФ;
- часть 5 – ныне действующий состав части 1 ст. 12.21.2 КоАП РФ;

часть 6 – это ныне действующие составы части 4 ст. 12.21.1 КоАП РФ и части 2 ст. 12.21.2 КоАП РФ, объединенные единой санкцией за нарушение противоправных деяний, объединенных общим объектом противоправного посягательства, не предусмотренным частями 1 – 3 ст. 12.21.1 и частью 1 ст. 12.21.2 КоАП РФ в их ныне действующих редакциях.

Подобного рода замечание (нарушение правил законодательной техники) можно высказать и в отношении статей 12.29 и 12.30 КоАП РФ.

Так, например, ст. 12.29 КоАП РФ устанавливает административную ответственность за нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным лицом, которое принимает участие в дорожном движении, и оба состава этой статьи КоАП РФ являются формальными. Статья же 12.30 КоАП РФ устанавливает административную ответственность, по сути, за то же самое, но уже в случаях нарушения Правил дорожного движения, повлекших за собой определенные неблагоприятные последствия (создание помех в движении транспортных средств либо по неосторожности причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего). В этой связи, как нам представляется, составы обеих этих статей КоАП РФ следовало бы объединить в одной статье, обозначив ее аналогичным статье 12.29 КоАП РФ образом – «Нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным лицом, участвующим в дорожном движении».

Более того, на наш взгляд, в указанную статью стоило бы добавить еще один материальный состав, предусматривающий административную ответственность пешехода, пассажира или иного участника дорожного движения (кроме водителя транспортного средства), повлекшее по неосторожности уничтожение или повреждение чужого имущества вследствие дорожно-транспортного происшествия. Случаев таких нарушений ПДД на практике предостаточно, но они, увы, никак не наказуемы.

Фактическим основанием для наступления административной ответственности является, как уже писали выше, нарушение правовых норм, охраняемых административными санкциями, – административное правонарушение¹.

Достаточно давно, в юридической литературе существует концепция, признающая правонарушение как разновидность юридических фактов,

¹ Тимошенко И.В. Административная ответственность: учебное пособие. – М, 2004. – С. 37.

которые порождают правоотношение ответственности и в то же время служат основанием юридической ответственности¹. Еще в советское время, данная концепция получила свое распространение не только в общей теории права, но уже в то время в отраслевых науках административного, уголовного и гражданского права.

Современная общая теория права представляет юридический факт, как «конкретные жизненные обстоятельства, с которыми нормы права связывают возникновение, изменение или прекращение правоотношений²» При этом, прослеживая динамику существующих в юридической литературе подходов к определению данного понятия, то можно придти к выводу о том, что понимание юридического факта является практически устоявшимся и за последние несколько десятилетий, претерпело весьма мало изменений.

Но стоит отметить и то, что в науке до сих пор не выработано единой классификации юридических фактов. Многие ученые склоняются к мнению, что в основу юридических фактов могут быть заложены два критерия – отношение юридических фактов к воле лица и отношение юридических фактов к норме объективного права³.

В первом критерии различают юридические факты, которые совершаются без участия воли лица, и, наоборот, при участии его воли. По другому, такие юридические факты еще называются юридическими событиями или юридическими действиями (бездействием).

Второй критерий приводит к делению юридических фактов на правомерные и неправомерные. При этом, данное различие применимо как к юридическим событиям, так и к юридическим действиям (бездействию), поэтому и выступает критерием классификации и тех и других.

¹ Шиндяпина М.Д. Стадии юридической ответственности: учебное пособие. – М., 1998. – С. 68.

² Любашиц В.Я., Мордовцев А.Ю., Тимошенко И.В., Шапсугов Д.Ю. Теория государства и права: учебник. – М., 2014. – С. 533.

³ Головкин В.В. Правонарушение как фактическое основание административной ответственности // Алтайский юридический вестник. – М., 2016. – № 14. – С. 62 – 66.

Как юридические факты, правомерные действия зависят от намерений лица, и делятся на юридические акты и юридические поступки, а неправомерные действия (как и неправомерное бездействие), делятся на правонарушения и на противоправные поступки.

То есть, правонарушение – это юридический факт, который порождает собой юридическую ответственность, и именуется как «фактическое основание юридической ответственности» во всех ее видовых проявлениях, в том числе и ответственности административной.

Понятие административного правонарушения закреплено законодателем в ч. 1 ст. 2.1 КоАП РФ, и опираясь на данное определение этого понятия, можно сформулировать общее понятие административного правонарушения в области дорожного движения как противоправное, посягающее на здоровье и безопасность граждан, сохранность транспортных средств, дорог и дорожных сооружений или установленный порядок управления транспортным средством противоправное виновное действие или бездействие, за которое предусмотрена административная ответственность. Суть данного определения, в правильном понимании сущности административного правонарушения как основания административной ответственности в области дорожного движения.

Уже само по себе, совершенное в реальной действительности то или иное противоправное деяние с признаками административного правонарушения, в том числе и административного правонарушения в области дорожного движения, объективно порождает правоотношение административной ответственности и таким образом, является основанием административной ответственности. Но для реализации юридической ответственности, одного лишь фактического основания будет недостаточно, для этого необходимо определенного рода «юридическое признание» (квалификация) деяния. Здесь идет речь о юридическом основании ответственности, которым является состав правонарушения, за которое ответственность закреплена нормативно. То есть, для своей реализации,

фактическое основание должно как бы «пройти» через призму ее нормативного основания.

1 июля 2008 года в КоАП РФ вступила в силу статья 2.6.1 КоАП РФ, предусматривающая некоторую особенность административной ответственности собственников транспортных средств.

Данная статья предусматривает возможность привлечения собственников транспортных средств к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения в тех случаях, если произошла фиксация этих правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами. В качестве доказательств по делу, при применении таких технических средств, будут использоваться показания данных технических средств, поэтому личное наблюдение факта правонарушения сотрудниками ГИБДД необязательно и протокол в данном случае не составляется. В случае фиксации административного правонарушения в области дорожного движения специальными техническими средствами, к ответственности привлекаются собственники транспортных средств или другие лица, обладающие правом на это транспортное средство.

То есть, для привлечения владельца транспортного средства к ответственности, вовсе не требуется установления факта управления им транспортного средства в момент совершения административного правонарушения. Но имеется одно исключение, предусмотренное в ч 2 ст. 2.6.1 КоАП РФ: собственник может быть освобожден от административной ответственности за правонарушение, зафиксированное специальными техническими средствами, в том случае, если в ходе проверки по делу, подтверждаются содержащиеся в его сообщении или заявлении данные о том, что в момент фиксации данного правонарушения, транспортное средство находилось в пользовании другого лица либо к данному моменту выбыло из его (владельца или собственника) обладания в результате противоправных действий других лиц. При этом, собственник обязан сообщить о выбытии

транспортного средства из его пользования. Если данное заявление отсутствует, то освобождению от административной ответственности он не подлежит, даже в том случае если факт выбытия транспортного средства из его пользования имел место быть.

Налицо так называемый принцип «объективного вменения», то есть, вменение лицу в вину деяния без учета формы вины, мотива, цели и других признаков субъективной стороны, влияющих на меру ответственности. В свою очередь, субъективное вменение, наоборот, во многом, определяется мотивом и целью. Мотив и цель побуждают и направляют деятельность лица до совершения им административного правонарушения и во время его. При помощи вины и цели, можно конкретизировать содержание вины и в некоторых случаях разграничить смежные составы административных правонарушений. Если рассматривать с позиции субъективного вменения, мотив и цель могут представлять собой отягчающие и смягчающие обстоятельства административной ответственности. А при объективном вменении такого нет, поэтому субъекту совершившему административное правонарушение в области дорожного движения, вменяется не только и не столько то, что было в его сознании, сколько было и могло, по мнению правоприменителя охватываться его сознанием. То есть, объективное вменение, это субъективизм правоприменителя в отношении оценки содержания психики лица, совершившего деяние. При этом с позиций закрепленного в ст. 2.6.1 Ко-АП РФ принципа объективного вменения совершения административного правонарушения в области дорожного движения собственникам (владельцам) транспортных средств не совсем ясен с точки зрения его практического воплощения принцип назначения административного наказания, сформулированный в ч. 2 ст. 4.1 КоАП РФ, согласно которому при назначении административного наказания физическому лицу, учитываются характер совершенного им административного правонарушения, личность виновного, его

имущественное положение, и обстоятельства, смягчающие и отягчающие административную ответственность.

При этом, сам по себе факт введения в действие системы автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения, как отмечается в некоторых публикациях¹, по замыслу ее разработчиков должен значительно снизить количество спорных или конфликтных ситуаций при назначении административных наказаний на участников дорожного движения, исключить личный фактор при решении вопроса о составлении протокола об административном правонарушении и назначении административного наказания, то есть реализовать такой принцип административной ответственности как равенство всех перед законом.

Уже сам факт данной возможности привлечения лиц к административной ответственности, будет дисциплинировать водителей, а ее практическое воплощение действительно снизит субъективное усмотрение инспектора и направлено на реализацию не только принципа равенства всех перед законом, но и такого не менее важного принципа юридической ответственности, как принцип неотвратимости наказания.

При этом, данная система имеет и свои минусы. И объективное вменение в механизме реализации административной ответственности с использованием этой системы фиксации административных правонарушений в области дорожного движения работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами здесь далеко не единственный минус.

Например, в действующем законодательстве предусмотрена возможность государственной регистрации транспортных средств на юридических лиц. Это отражено в нормах Правил регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним в ГИБДД МВД России²,

¹ Постатейный комментарий к Кодексу РФ об административных правонарушениях // Под ред. Э.Г. Липатова и С.Е. Чаянова. – М., 2010. – С. 20.

² Приказ МВД России "О порядке регистрации транспортных средств" (вместе с "Правилами регистрации автомототранспортных средств и прицепов к ним в

утвержденных Приказом МВД России от 24 ноября 2008 г. № 1001 «О порядке регистрации транспортных средств» (ред. от 07.08.2013, с изм. от 06.03.2014) Российская газета, № 5, 16.01.2009..

Но при этом, санкция ряда статей КоАП РФ, привлечение к административной по которым возможно в том числе и с использованием работающих в автоматическом режиме специальными техническими средствами, например, часть 4 ст. 12.15 КоАП РФ (выезд в нарушение ПДД на сторону дороги, предназначенную для встречного движения), предусматривает административное наказание в виде лишения специального права – права управления транспортными средствами без какой-либо альтернативы, в частности, альтернативы назначения административного штрафа. А лишение специального права – это вид административного наказания, применяемый только к физическим лицам. И как быть в том случае, если собственником транспортного средства является юридическое лицо, а владельца транспортного средства доподлинно установить невозможно, увы – не ясно. В научных публикациях неоднократно поднимался вопрос на данную тему. Казалось, она была решена, с 20 ноября 2010 г. вступили в силу некоторые изменения на этот счет, согласно которым теперь если правонарушение зафиксировано в автоматическом режиме, то тогда «работает» санкция в виде административного штрафа в размере 5000 рублей. А если данное правонарушение было зафиксировано сотрудниками ГИБДД, то применяется более суровая санкция – лишение специального права. Представляется, что, подобный «выход» из указанной выше проблемной ситуации противоречит принципу справедливости юридической ответственности и равенства всех перед законом. Решив одну проблему, породив, другую. Например, в страховой полис указанного транспортного

Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации", "Административным регламентом Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним") от 24.11.2008 № 1001.// Российская газета – 2014. – №5.

средства вписано пять водителей – сотрудников данного юридического лица и кто из них в указанный временной момент пользовался автомобилем – неизвестно либо этот страховой полис предусматривает возможность управления этого транспортного средства вообще любым лицом.

Под процессуальным основанием административной ответственности понимается акт компетентного субъекта о назначении конкретного административного наказания на конкретное лицо за конкретное административное правонарушение. Процессуальное основание является необходимым условием для осуществления административной ответственности, так как любые устанавливающие юридическую ответственность правовые нормы, на практике осуществляются только в связи с принятием полномоченным на то органом или должностным лицом индивидуальных юридических актов, основанных на требованиях соответствующих материальных и процессуальных норм. Данный акт применительно к административной ответственности вообще и к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения именуется как постановление о назначении административного наказания.

Постановление о назначении административного наказания будет вынесено в том случае, если в результате рассмотрения дела будут установлены:

- 1) событие административного правонарушения;
- 2) лицо, совершившее административное правонарушение, обладающее всеми признаками общего или специального субъекта, т. е. лица, характеризующегося рядом признаков, прямо указанных в правовой норме и обязательных для того или иного конкретного состава административного правонарушения;
- 3) виновность этого лица в совершении административного правонарушения, а при необходимости и иные признаки субъективной стороны правонарушения;

4) отсутствие обстоятельств, исключающих административную ответственность.

В противном случае, а именно – если:

1) имеется хотя бы одно из обстоятельств, исключающих производство по делу (ст. 24.5 КоАП РФ);

2) административное правонарушение признано малозначительным (ст. 2.9 КоАП РФ);

3) принято решение о передаче материалов дела прокурору, в орган предварительного следствия или в орган дознания по причине наличия в противоправном деянии признаков преступления, выносится постановление о прекращении производства по делу и такое постановление основанием административной ответственности не является.

Структура постановлений по делам об административных правонарушениях как процессуального документа четко не сформулирована, но при этом как любой правоприменительный акт, издающийся в рамках административной юрисдикции, содержит четыре составные части: вводную, описательную, мотивировочную и резолютивную. Хотя и не четко, но это просматривается в ст.29.10 КоАП РФ.

В вводной части постановления указываются сведения о субъекте административной юрисдикции, вынесшем постановление (должность, фамилия, имя и отчество судьи, должностного лица или наименование и состав коллегиального органа, вынесших постановление, их адрес), дата и место рассмотрения дела об административном правонарушении и сведения о лице, в отношении которого рассмотрено дело.

А.С. Овчаров высказывал мнение о том, что, помимо указанных в КоАП РФ данных, в вводной части постановления по делу об административном правонарушении следует вносить сведения о прокуроре, если он принимал участие в деле, а также о защитнике или законном представителе.

Внесение этих данных в вводную часть постановления необходимо по причине отсутствия предусмотренной законом необходимости ведения

протокола, который отражает в себе рассмотрение дела об административном правонарушении, в связи с чем не исключается вероятность нарушения прав граждан на защиту (например, недопуск защитника в процесс в нарушение процессуального законодательства)¹.

Описательная часть постановления включает данные, содержащиеся в протоколе об административном правонарушении, а так же время, место, способ и средство совершения противоправного деяния, обстоятельства его обнаружения, статья закона, предусматривающего административную ответственность за данное противоправное деяние, объяснения лица, привлекаемого к административной ответственности и других участников производства, если они имеются.

Наиболее основной и значимой частью постановления, пожалуй, является мотивировочная часть постановления. В ней отражаются «обстоятельства, установленные при рассмотрении дела» и «мотивированное решение по делу», как это сказано в пунктах 4 и 6 части 1 ст. 29.10 КоАП РФ, а по сути, там должны отражаться доказательства виновности или невиновности лица в совершении инкриминируемого ему административного правонарушения, отношение данного лица к содеянному, обоснование правоприменителя об избрании вида и размера административного наказания. Обоснование мотивированного решения по делу должно содержать ссылки на показания свидетелей и потерпевших (если они имеются), результаты показаний технических средств, заключения экспертов, иные вещественные личные и другие доказательства, которые будут подтверждать и обосновывать вывод правоприменителя о наличии или отсутствии (в случае прекращения производства по делу), в действиях или бездействии лица состава инкриминируемого ему административного правонарушения.

Резолютивная часть о назначении административного наказания

¹Овчаров А.С. Административно-юрисдикционные акты: автореф. дис. канд. юрид.наук. – Ростов н/Д., 2012. – С. 17.

является последним структурным элементом постановления. В ней отражается окончательный вывод о совершенном административном правонарушении.

Достаточно значимым процессуальным моментом является то, что в рамках одного слушания по делу об административном правонарушении, может выноситься только одно постановление о назначении административного наказания, даже тогда, когда действие или бездействие лица будет содержать в себе несколько самостоятельных составов административных правонарушений, дела о которых были возбуждены разными протоколами об административных правонарушениях или определениями о возбуждении дела и проведении административного расследования, но впоследствии были одновременно переданы на рассмотрение уполномоченному субъекту административной юрисдикции. В данном случае, уполномоченный субъект административной юрисдикции обязан рассмотреть эти дела в рамках одного производства и назначить наказание по правилам ч. 2 ст. 4.4 КоАП РФ, то есть в пределах санкции той статьи КоАП РФ, которая будет предусматривать более строгую меру административной ответственности. Но, при этом, КоАП РФ не предусматривает возможным и необходимым объединение подобного рода дел в одно производство и составления об этом единого и общего процессуального документа, что на наш взгляд, является пробелом, требующим своего устранения.

Так же, важным процессуальным моментом является и то, что согласно положениям ч. 1 ст. 29.11 КоАП РФ постановления по делам об административных правонарушениях объявляются немедленно по окончании рассмотрения дела. КоАП РФ (в отличие, например, от ГПК РФ) не предусматривает изложения и оглашения только резолютивной части постановления по делу и отложения составления его мотивировочной части на определенный срок. Поэтому во всех случаях постановление по делу должно быть в полном объеме и подписано в день принятия решения.

Когда органом административной юрисдикции выступает орган ГИБДД, то лицу, привлекаемому к ответственности, назначается время и место рассмотрения дела об административном правонарушении. Но достаточно часто, когда лицо является в установленное время, ему говорят о том, что его дело уже рассмотрено ранее, вручают копию отпечатанного постановления о привлечении его к административной ответственности. Тем самым, лишая лицо ряда предусмотренных ст. 25.1 КоАП РФ процессуальных прав и грубо нарушая практически все нормы главы 29 КоАП РФ «Рассмотрение дела об административном правонарушении».

В случае, если органом административной юрисдикции выступает суд, то оглашается только резолютивная часть судебного постановления о назначении административного наказания. Либо суд может сделать перерыв в рассмотрении судебного дела с формулировкой «суд удаляется в совещательную комнату для постановки решения по делу, которое будет оглашено ...» и делается соответствующий перерыв.

Анализ правоприменительной практики говорит о том, что существует и ряд других нарушений, касаемо процессуального оформления постановлений по делам об административных правонарушениях. Например, дело может рассматриваться в течение часа, будут опрошены свидетели, проанализируются иные обстоятельства, содержащиеся в материалах дела, а итоговое постановление будет выглядеть кратко, не будет отражать в себе даже маленькой толики выясненных в ходе производства и рассмотрения дела обстоятельств. При этом закон (ст. 29.8 КоАП РФ) предусматривает обязательное ведение протокола о рассмотрении дела об административном правонарушении только в том случае, если его рассматривает коллегиальный орган. В результате, происходит так, что на стадии пересмотра вынесенного по делу постановления анализировать-то зачастую нечего: большинство обстоятельств, выясненных при непосредственном производстве по делу не находят в нем своего процессуального отражения.

Но случается и обратное: большой объем информации вынесенной по делу, наличие в постановлении сведений которые явно являются излишними (например, разъяснение участникам процесса их процессуальных прав и обязанностей). И это также, является следствием того, что обязательного ведения протокола о рассмотрении дела об административном правонарушении закон не предусматривает. На наш взгляд, абсолютно напрасно, в силу чего законодателю следовало бы подумать над этим вопросом и по аналогии с другими видами юрисдикционных процессов сделать обязательной процедуру ведения протокола о рассмотрении дела об административном правонарушении вне зависимости от органа административной юрисдикции, в котором это дело рассматривается.

Как отмечают в научной литературе, что закрепив в ст. 29.8 КоАП РФ обязательность ведения протокола о рассмотрении дела об административном правонарушении коллегиальным органом и соответствующие требования, предъявляемые к данному протоколу, КоАП РФ вместе с тем, не установил какого-либо запрета на процессуальное отражение рассмотрения дела судьей единолично или должностным лицом. Как следует из ч. 2 ст. 25.6 КоАП РФ, показания свидетелей по делам об административных правонарушениях, должны заноситься в протокол и подтверждаться подписью о правильности занесения его показаний. Спрашивается: о каком протоколе идет речь как не о протоколе о рассмотрении дела об административном правонарушении? Поэтому представляется, что подобного рода протокол необходимо вести в обязательном порядке во всех случаях рассмотрения дела¹.

Причем в КоАП РФ следует (по аналогии с ГПК РФ) добавить также норму о возможности привлекаемого к административной ответственности лица, потерпевшему, их законным представителям, представителю,

¹Ламонов Е. Проблемы совершенствования процессуального регулирования производства по делам об административных правонарушениях // Журнал Российская юстиция. – 2013. – № 1-2. – С. 42.

защитнику и прокурору подать замечания на этот протокол, поскольку наличие у участников административно-юрисдикционного процесса такого права, отсутствует полностью, то есть, даже в тех случаях, когда при рассмотрении дела об административном правонарушении ведется в рамках ст. 29.8 КоАП РФ соответствующий протокол. Введение в КоАП РФ подобного рода нормы будет одной из дополнительных гарантий законности и соблюдения прав граждан в административно-юрисдикционном процессе.

Реализация такого рода правил не будет сложностью для нашей судебной системы, так как в наличии каждого судебного органа, в штате имеется секретарь судебного заседания.

В соответствии с положениями ч. 2 ст. 29.11 КоАП РФ копия постановления по делу об административном правонарушении выдается под расписку лицу, или законному представителю лица, в отношении которых вынесено данное постановление, а также потерпевшему по его просьбе, либовысылается указанным лицам в течение трех дней со дня вынесения данного постановления. Помимо этого, копия вынесенного судьей постановления по делу об административном правонарушении направляется должностному лицу, составившему протокол об административном правонарушении, в течение трех дней со дня вынесения указанного постановления.

Таким образом, в заключение данной главы мы можем сделать вывод, что основания административной ответственности – это совокупность факторов, наличие которых может повлечь за собой данный вид юридической ответственности. Для наступления реальной административной ответственности необходимы все три основания и именно в такой последовательности. Прежде всего, должна быть норма, устанавливающая обязанность и санкцию за ее неисполнение. Затем может возникнуть фактическое основание – противоправное деяние. При наличии нормы и деяния, ее нарушающего, уполномоченный субъект в установленном законом порядке вправе определить административное наказание за правонарушение.

2 МЕРЫ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

2.1 Общая характеристика мер административной ответственности

Безопасность и здоровье людей в условиях интенсивного роста дорожного движения остается актуальной проблемой в нашем государстве. За последние годы, тенденция безопасности дорожного движения только ухудшается.

Административная ответственность в области дорожного движения реализуется в процессе применения к лицам, виновным в совершении административного правонарушения, особых мер принуждения – административных наказаний (ст. 3.1 КоАП). Наказание является карой за содеянное, влекущее неблагоприятные юридические последствия, связанные с правоограничениями морального, физического, организационного или материального характера.

Меры административной ответственности в сфере дорожного движения выступают в качестве активного способа воздействия на обеспечение общественной безопасности в Российской Федерации. «Основание административной ответственности составляет административное правонарушение. В этом проявляется тесная взаимосвязь и административного правонарушения с административной ответственностью: с одной стороны, без правонарушения нет административной ответственности, а с другой – основанием административной ответственности выступает правонарушение»¹. В силу этого обусловлена взаимосвязь терминов «административное правонарушение» и «административная ответственность». Административное наказание выступает мерой административной ответственности.

¹ Головкин В.В., Майоров В.И. Правонарушение как фактическое основание административной ответственности // Алтайский юридический вестник. – М., 2016.– № 3. – С. 62 – 66.

Целью наказания является защита правопорядка, предупреждение и пресечение совершения новых правонарушений, воздействие на лицо уже совершившего административное правонарушение в области дорожного движения. «В КоАП РФ в гл. 25 – 32 определены участники, применяемые меры и порядок осуществления производства по делам об административных правонарушениях, а в ст. 28.3 и 23.3 определены составы правонарушений, по которым сотрудники полиции имеют право составлять протокол об административном правонарушении и рассматривать данные дела¹». В статье 3.2 КоАП РФ закреплены следующие административные наказания: предупреждение; административный штраф; конфискация; лишение специального права; административный арест; административное выдворение за пределы РФ иностранного гражданина или лица без гражданства; дисквалификация; административное приостановление деятельности; обязательные работы; административный запрет на посещение мест проведения официальных спортивных соревнований в дни их проведения.

Рассмотрим наиболее часто применяемые административные наказания, которые применяются к лицам, совершившим административные правонарушения в области дорожного движения:

Предупреждение – мера административного наказания, которая выражается в официальном порицании физического или юридического лица. Предупреждение является одной из наиболее легких форм наказания. Но так же как и при других мерах административного воздействия влечет за собой юридические последствия. В случае, если совершенное правонарушение является незначительным, то возможно получение лишь устного замечания, от которого в дальнейшем не будет никаких последствий, и это будет являться мерой морального воздействия.

¹ Севрюгин В.Е., Полякова С.В. О сущности административно – юрисдикционной деятельности полиции в сфере дорожного движения. –М., – 2014. – С. 98.

Субъект предупреждения в течении года является лицом, привлеченным к ответственности. Это означает то, что при совершении повторного правонарушения может быть оказано влияние на размер наказания, его вид, а главное послужит отягощающим обстоятельством. Постановление о назначении предупреждения, исполняется органом или лицом вынесшим постановление. Вручается лицу совершившему правонарушение и в отношении которого оно было вынесено, если это невозможно, то ему будет отправлена копия. Если постановление выносится в отношении юридического лица, то постановление будет отправлено законному представителю.

Предупреждение выносится за следующие правонарушения:

- управление транспортным средством с нечитаемым, нестандартным или установленным с нарушением регистрационным знаком;
- управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов на право управления;
- передача управления транспортным средством лицу, не имеющему при себе документов на право управление им;
- правил пользования внешними световыми приборами, звуковыми сигналами, аварийной сигнализацией или знаком аварийной остановки.

Наиболее распространенным и часто применяемым наказанием за правонарушения в области дорожного движения является административный штраф.

Административный штраф – установленная государством мера административного наказания за совершение административного правонарушения в виде денежного взыскания, применяемая в целях предупреждения совершения новых правонарушений, как самим правонарушителем, так и другими лицами. В Российской Федерации административный штраф применяется только в данном эквиваленте и в государственной валюте – в рублях.

Статья 3.3 КоАП РФ устанавливает административный штраф в качестве основного административного наказания. Чаще всего он выступает в качестве альтернативы предупреждению, чуть реже – другим видам административного наказания. Кодекс предусматривает наложение административного штрафа совместно с другим наказанием за административное правонарушение, например возможна конфискация орудия совершения данного правонарушения.

Оплата административного штрафа должна производиться в течение 60 дней со дня вступления постановления в законную силу. Лицо, привлекаемое к ответственности, может перевести сумму штрафа в банк или иную кредитную организацию, так же, возможна оплата штрафа сразу на месте совершения административного правонарушения. С 01.01.2013 согласно Федеральному закону от 27.06.2011 № 162-ФЗ¹ и в соответствии с ч.8 ст.32.2 КоАП РФ банк или иная кредитная организация, организация федеральной почтовой связи, платежный агент, осуществляющие прием платежей физических лиц, или банковский платежный агент, осуществляющий деятельность в соответствии с Федеральным законом от 27.06.2011 № 161-ФЗ "О национальной платежной системе" которым уплачивается сумма административного штрафа, сразу же после оплаты административного штрафа обязаны направить информацию об оплате в Государственную информационную систему о государственных муниципальных платежах предусмотренную Федеральным законом от 27.07.2010 № 210-ФЗ "Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг"².

В случае, если лицо привлеченное к административному взысканию не производит оплату в установленное время, начинает действовать механизм принудительного исполнения, предусмотренный в ст. 68 Федерального

¹ Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона О национальной платежной системе» от 27 июня 2011 г. № 162.

² Федеральный закон «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг» от 27 июля 2010 г. № 210.

закона от 02.10.2007 № 229-ФЗ «Об исполнительном производстве¹». В соответствии с законом, в течение трех суток с момента истечения срока добровольной оплаты штрафа, должностное лицо вынесшее постановление, отправляет копию постановления на принудительное удержание суммы штрафа из доходов привлекаемого лица. В случаях, если привлекаемое лицо не имеет реальных доходов или по каким-либо причинам удержать определенную сумму нет возможности, взыскание будет производиться на основании этого же постановления только путем обращения взыскания на личное имущество или долю в общей собственности. Но данные действия осуществляет исключительно судебный пристав-исполнитель и регулируется нормами ГПК РФ и Федеральным законом «Об исполнительном производстве».

Наличие данных сложностей обуславливается рядом обстоятельств, которые снижают мотивацию правонарушителя к добровольной оплате штрафа даже под угрозой реальной возможности применения к нему дополнительных штрафных санкций (ч. 1 ст. 20.25 КоАП РФ) или иного рода воздействия. Как подчеркивала Л.В. Кинчене, «процедура и сроки его исполнения зависят от многих факторов: добровольности уплаты правонарушителем штрафной суммы, наличия жалобы или протеста на постановление, места наложения штрафа и т.д.²». Так же, важное значение имеет и то, что для исполнения административного наказания в виде штрафа, является предусмотренная законом обязанность правомочного должностного лица выяснить имущественное положение привлекаемого лица к административной ответственности. Как отмечал В.В. Денисенко, «особенно это касается таких санкций, как штраф и лишение специального права³», так как традиционно основные проблемы связаны с взиманием административного штрафа у лиц, которые не имеют постоянного дохода и

¹ Федеральный закон «Об исполнительном производстве» от 02 октября 2007 г. № 229.

² Кинчене Л.В. Исполнение органами внутренних дел постановлений о наложении административных взысканий. – М., 2014. – С.8.

³ Денисенко В.В. Административные взыскания: учебное пособие. – М., 2009. – С. 23.

не проживают по месту регистрации. В качестве основной санкции статей Особенной части Кодекса об административных правонарушениях применяется штраф, так же он применим в законах субъектов РФ.

В качестве примера применения административного взыскания можно привести пример из судебной практики:

Антонов А.Г. 19 ноября 2014 года в 03 часов 30 минут, управляя транспортным средством ВАЗ – 21140, государственный регистрационный знак О 421 ОМ регион 42, на ул. Красноармейская п.Локня Псковской области, двигаясь по обочине дороги в нарушение п. 9.9 ППД, совершил столкновение с железобетонным столбом, в результате чего пассажиру его автомобиля Блиновой О.Н. были причинены телесные повреждения, повлекшие причинение легкого вреда здоровью потерпевшего, то есть совершил административное правонарушение, предусмотренное ст. 12.24 ч.1 КоАП РФ.

Факт совершения Антоновым А.Г. административного правонарушения, предусмотренного ст.12.24 ч.1 КоАП РФ, подтверждается материалами дела:

– рапортом оперативного дежурного ОВД по Локнянскому району, из которого следует, что 19 ноября 2014 года в 13 часов 10 минут в дежурную часть поступило сообщение от Иванова В.И., о том, что на ул. Красноармейская п. Локня сбита опора электропередач.

– протоколом осмотра места происшествия от 19 ноября 2014 года, с участием Антонова А.Г, в ходе которого установлено, что напротив дома № 4 по ул. Советская п. Локня расположен столб ЛЭП, электрическая лампочка в фонаре разбита, возле столба обнаружены фрагменты лакокрасочного покрытия белого цвета. К югу от столба на земле лежат 2 фрагмента передней фары, 2 фрагмента корпуса фары и деформированное крепление государственного регистрационного знака (л.д.6-7) и схемой места дорожно-транспортного происшествия (л.д.8); Автотранспортное средство на момент осмотра на осматриваемом участке отсутствует;

– протоколом осмотра транспортного средства от 19 ноября 2014 года ВАЗ – 21140, принадлежащего Антонову А.Г., в ходе которого обнаружены повреждения – деформирована крыша автомашины, передняя левая часть автомашины, радиатор, и другие; и фототаблицей к нему (л.д.16-21);

– заключением эксперта № 3425 от 30 ноября 2014 года, согласно выводом которого, записанное в медицинской карте повреждения у Блиновой О.Н. – сотрясение головного мозга, ссадины в области носа, травматическое удаление верхних центральных резцов, ушиб грудины с резкой болезненностью при пальпации, – произошли от действия твердых тупых предметов с острыми ребрами или ударов о таковые при указанных в определении обстоятельствах, нанесли легкий вред здоровью по признаку кратковременности расстройства здоровья не более трех недель (л.д.36-37).

На основании изложенного и руководствуясь ст.12.24 ч.1 Кодекса РФ об административных правонарушениях суд Постановил:

Антонова Александра Геннадьевича подвергнуть административному наказанию в виде административного штрафа а размере 1500 (одна тысяча пятьсот) рублей¹.

Третье место из наиболее часто применяемых административных наказаний занимает конфискация орудия или предмета совершения административного правонарушения.

Конфискация орудия совершения предмета административного правонарушения это принудительное, безвозмездное обращение в федеральную собственность или собственность субъекта Российской Федерации не изъятых из оборота вещей.

Еще с первых лет советской власти конфискация являлась одним из главных средств революционного давления на собственность в пользу государства. Она применялась административными органами как мера

¹Судебная практика по ст. 12.24 ч.1 КоАП РФ [Электронный ресурс] / Режим доступа: // <http://www.rospravosudie.ru> (дата обращения 20.04.2018).

«административного и экономического воздействия», которая способствует «ликвидации экономической мощи свергнутых эксплуататорских классов»¹.

В настоящее время Кодексом об Административных правонарушениях установлены строго определенные вещи, которые можно конфисковать как орудия совершения или предметы административного правонарушения. В качестве предметов для конфискации могут быть: денежные средства, валютные ценности, этиловый спирт и алкогольная продукция, оружие, боеприпасы, орудия производства, сырье, изготовленная продукция, не сертифицированные средства связи, контрафактная печатная продукция, транспортные средства, суда, летательные аппараты и др.

В соответствии с Конституцией РФ конфискация орудия и лишение имущества осуществляется только по решению суда. Данное административное наказание может применяться как в качестве дополнительной так и основной меры наказания. В области дорожного движения конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения как административного наказания, предполагает в основном конфискацию транспортного средства. Например, оно может быть конфисковано если на нем незаконно установлен опознавательный фонарь легкового такси. В данном случае наказание будет состоять из основного – штрафа и дополнительно – конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения.

В особенной части КоАП РФ установлено наказание в виде лишения физического лица предоставленного ему специального права.

Для осуществления управления транспортным средством необходимо наличие специального права, для получения которого, необходимо сдать соответствующие экзамены и после этого получить удостоверение на управление транспортным средством. Данное право лицо должно получить

¹ Якуба О.М. Административная ответственность по советскому праву в свете дальнейшего усиления прав личности. – М., 1992. – С. 168.

ранее, не быть лишено его и не должно быть утрачено в других обстоятельствах.

Данное наказание может применяться к физическим лицам в тех случаях, если он грубо нарушил правила дорожного движения или периодически нарушает право пользования данным ему правом. Кроме этого, его могут применить в случае уклонения от исполнения административного наказания, которое было назначено ранее за нарушение пользования данным правом. Лишение специального права назначается только судьей на срок не менее одного месяца и более трех лет. Во время действия наказания у лица изымаются соответствующие документы и возвращаются по окончании действия административного наказания. В случае, если лицо уклоняется от сдачи документов то срок действия наказания приостанавливается и начинает действовать только после сдачи физическим лицом документов.

За правонарушения в области дорожного движения в главе 12 КоАП РФ определен список нарушений, предусматривающий наказание в виде лишения специального права: управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения; пересечение железнодорожного пути вне переезда; движение во встречном направлении по дороге с односторонним движением; оставление водителем в нарушении ПДД места ДТП, участником которого он является.

В качестве примера применения данного вида наказания можно привести пример из судебной практики:

15 сентября 2016 года около 13 часов 20 минут ФИО1, управляя транспортным средством Kia Спортейдж гос.номер № А 423, следовала по 2-й Фрунзенской проспекта, по дороге, обозначенной дорожным знаком 5.5 прил. 1 ПДД РФ (дорога с односторонним движением) навстречу установленного движения, в результате чего произошло ДТП с автомобилем Пежо 407СС гос .номер № О 542, который производил левый поворот на 2-ю Фрунзенскую набережной.

ФИО1 и ее защитник ФИО3 в судебное заседание явились, свою вину ФИО1 не признала, пояснив, что действительно двигалась по 2-й Фрунзенской в обратном направлении, поскольку в тот день набережная была перекрыта, светофор был перевязан ленточкой, ей пришлось развернуться и двигаться обратно, в этот момент произошло ДТП.

Вина ФИО1 объективно подтверждается совокупностью собранных по делу доказательств:

- протоколом №, об административном правонарушении, предусмотренном частью 4 статьи 12.15 Кодекса РФ об административных правонарушениях; существенных недостатков, влекущих его недействительность, протокол не содержит. Протокол составлен уполномоченным лицом;

– схемой места ДТП, из которой видно, что автомашина ФИО1 осуществляла движение навстречу транспортному потоку;

– рапортом инспектора ДПС от ДД.ММ.ГГГГ согласно которого, до момента ДТП участники с инспектором не общались

Вышеперечисленные письменные доказательства по делу не вызывает сомнений у суда. они последовательны, непротиворечивы и полностью согласуются между собой.

Суд ПОСТАНОВИЛ:

ФИО2 признать виновной в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 4 ст. 12.15 Кодекса РФ об административных правонарушениях и подвергнуть административному наказанию в виде лишения права управления транспортными средствами сроком на четыре месяца.

Документы должны быть сданы лицом, лишенным специального права, в орган, исполняющий этот вид административного наказания, в течение трех рабочих дней со дня вступления в законную силу постановления о

назначении административного наказания в виде лишения соответствующего специального права.¹

Одним из самых строгих по применению административных наказаний является административный арест, представляющий собой содержание нарушителя в изоляции от общества и назначается за отдельные виды правонарушений. КоАП РФ содержит в себе десять нарушений к которым относятся часть 2 статьи 12.27 (оставление места ДТП) и статьи 20.25 КоАП РФ (неуплата административного штрафа в установленный срок). В 2015 году за 10 месяцев в Российской Федерации с места происшествия скрылись 17 335 человек, из них 5 923 человек были задержаны в первые сутки, 7 380 человек так и не были найдены².

Административный арест это негативное вмешательство в свободу личности, применяется только при особой необходимости для охраны интересов личности и общества. Впервые эта мера административного наказания была введена Декретом СНК РСФСР. Но довольно быстро законодатель отказался от применения данного административного наказания, вскоре вновь вернувшись к нему. Были установлены и утверждены санкции, которые налагались за нарушение обязательных постановлений исполкомов местных Советов депутатов трудящихся, одной из которых было лишение свободы до двух недель.

Немного позже, административный арест устанавливался только по одному составу правонарушения: оставление водителем места дорожно-транспортного происшествия участником которого он являлся (ст. 12.27 КоАП РФ). Данная суровость обуславливается тем, что оставляя место ДТП, водитель создает угрозу жизни и здоровью людей и значительно усугубляет практику правоприменения своими неправомерными действиями. В настоящее время административный арест предусматривается для водителей

¹ Судебная практика по ч. 2 ст. 12.15 КоАП РФ [Электронный ресурс] / Режим доступа: // <http://www.rospravosudie.ru> (дата обращения 20.04.2018).

² Официальный сайт ГИБДД РФ // <http://gibdd-sale.ru> (дата обращения 20.04.2018).

еще по трем статьям главы 12 КоАП РФ: ч. 2 ст. 12.7 – Управление транспортным средством водителем, лишенным права управления транспортными средствами; ч. 3 ст. 12.8 – Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения и не имеющим права управления транспортными средствами либо лишенным права управления транспортными средствами, если такие действия не содержат уголовно наказуемого деяния; ч. 2 ст. 12.26 – Невыполнение водителем транспортного средства, не имеющим права управления транспортными средствами либо лишенным права управления транспортными средствами, законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, если такие действия (бездействие) не содержат уголовно наказуемого деяния.

Лица, к которым применяется данное наказание содержатся в специальных приемниках, которые подведомственны органам внутренних дел и созданы специально для лиц, совершивших правонарушения.

В качестве примера, можно привести Постановление об административном правонарушении № 3-775 от 2.09.2013. где содержится: Антюков В.Н. совершил административное правонарушение, предусмотренное ч.2 ст. 12.27 КоАП РФ – оставление водителем в нарушение Правил дорожного движения места дорожно-транспортного происшествия, участником которого он являлся.

В 18 часов 00 минут по адресу ул. Нагорная Алтайского края Антюков В.Н. управляя автомобилем ВАЗ-2110, государственный регистрационный знак О 345 ЛО регион 22, не справился с управлением и допустил съезд в обочину и столкновение со стоящим на обочине дороги автомобилем ВАЗ-2114 государственный регистрационный знак А 214 АН регион 22. После чего водитель Антюков В.Н. оставил место ДТП, участником которого он являлся, чем нарушил п.2.5 Правил дорожного движения РФ.

Согласно п. 2.5 ПДД РФ, утвержденных Постановлением Совета Министров – Правительства РФ от 23.10.1993 года № 1090, при дорожно-

транспортном происшествии водитель, причастный к нему, обязан немедленно остановить (не трогать с места) транспортное средство и выставить знак аварийной остановки в соответствии с требованиями п.7.2 Правил, не перемещать предметы, имеющие отношение к происшествию; принять возможные меры для оказания доврачебной медицинской помощи пострадавшим, а также сообщить о случившемся в милицию, записать фамилии и адреса очевидцев и ожидать прибытия сотрудников полиции.

Суд постановил: Признать Антюкова В.Н. виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч.2 ст. 12.27 КоАП РФ, и назначить ему наказание в виде административного ареста сроком на 1 (одни) сутки, срок наказания исчислять с момента административного задержания – с 10 часов 00 минут 23 ноября 2013 года¹.

В последнее время в стране набирает популярность такое движение как стритрейсинг. Стритрейсинг в переводе с английского – уличные гонки. Суть данного направления – заезд на 402 метра в ночное время суток, как правило, нелегально.

Но сравнивать данное течение с профессиональными гонками не стоит, главное правило гонщика – не создавать аварий. Профессиональные гонщики занимаются этим на специально отведенных для проведения профессиональных гонок площадках, если быть точнее эти площадки называются треками. Они не ездят по улицам города, не нарушают закон, так как в первую очередь для них это спорт, а гонщик, это спортсмен. Кроме этого, у всех гонщиков одинаковые автомобили, для победы в гонке спортсмен должен показать мастерство и умение управляться с автомобилем лучше других. Самое главное, данные гонки законны, о них говорят по телевидению, пишут в СМИ. Стритрейсинг – полная противоположность профессиональным гонкам, для них не существует понятия закон безопасности. Они соревнуются на скорость по улицам города, не соблюдая

¹ Судебная практика по ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ [Электронный ресурс] / Режим доступа: // <http://www.rospravosudie.ru> (дата обращения 20.04.2018).

при этом никаких правил для получения адреналина, что нередко приводит к весьма серьезным и даже печальным последствиям. Что же касается автомобилей, это обычные автомобили, которые стритрейсер постоянно пытается усовершенствовать. Порой, достигая шести тысяч лошадиных сил для обычного автомобиля. Попасть в данное тайное течение очень не просто. В нашей стране это течение действует порядка 10 лет.

Рассмотрим один из примеров, одной из участниц данного движения. Мара Багдасарян – легенда стритрейсинга, на её счету сотни штрафов, участие в большом ДТП на Кутузовском проспекте, в результате которого погибло несколько человек. После аварии на Кутузовском проспекте она не раз привлекалась к ответственности, на ее счету в полиций накопилось 72 административных протокола, неоднократно привлекалась к административному аресту, пожизненно лишена специального права управления транспортным средством.

На данный момент ни в административном, ни в уголовном кодексе, нет особенной статьи для наказания стритрейсеров. В настоящее время в Государственная Дума создала рабочую группу для борьбы со злостными нарушителями и уличными гонщиками. Их главная задача – пресечение любительских уличных автосоревнований, переориентировка стритрейсеров на проведение таких гонок в рамках закона на специально оборудованных для этого территориях.

В настоящее время ими предложены следующие изменения:

1) внести изменения не только в Кодекс РФ об административных правонарушениях но и в Уголовный кодекс РФ. В оба документа ввести отдельную статью: «Незаконная организация и проведение автомобильных и мотоциклетных соревнований». В качестве наказания ввести штраф от 10000 до 30000 рублей. За повторное нарушение от 20000 до 50000 тысяч рублей.

Организаторам данного мероприятия установить штраф от 150 000 рублей до 500000 рублей. В случае повторного правонарушения штраф от

500000 рублей до 1 млн. рублей, затем их ожидает уголовная ответственность;

2) отведение специально отведенных и оборудованных площадок для проведения данных мероприятий;

В свою очередь мы так же предлагаем:

1) дополнить статью 12.9 КоАП РФ «Превышение установленной скорости движения» новой частью:

ч. 5.1: «Превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину более 100 километров в час» в качестве наказания за данное правонарушение ввести наказание штраф в размере от 10000 рублей до 20000 рублей, либо лишение специального права сроком до 2 лет.

Участники дорожного движения должны осознавать важность соблюдения установленных правил, так как их несоблюдение может привести не только к административным нарушениям, но и к более серьезным нарушениям, вред от которых может повлечь за собой тяжкие последствия, способные причинить вред здоровью граждан и даже к их летальному исходу.

В последние годы, количество аварий в России снижается, но эти темпы и показатели оставляют желать лучшего. Проблема высокой аварийности кроется в основном в отношении водителей к своей безопасности и безопасности окружающих, непонимание серьезности данных ситуаций, ведь иногда, несоблюдение элементарных правил дорожного движения может привести к весьма печальным последствиям. Но не только водители, а пешеходы и иные участники дорожного движения, так же, должны придерживаться установленных норм и правил, заботиться о собственной безопасности. Ведь их поведение оставляет желать лучшего.

Нормативно закреплённая база в области дорожного движения которая в настоящее время регулирует дорожное движение, требует своего совершенствования для того, чтобы соответствовать современному развитию общества в обеспечении безопасности всех участников дорожного движения.

2.2. Пути повышения эффективности мер административной ответственности в целях обеспечения безопасности дорожного движения.

Н.И. Исаев отмечает, что порядка 80% ДТП происходит по вине водителей, остальное – вина пешеходов. 15% ДТП происходит из-за нарушений правил проезда перекрестка. Около 10% ДТП занимает выезд на встречную полосу движения. Как он указывает, этот процент также нельзя назвать объективным, «так как совсем недавно Верховный Суд РФ разъяснил, что стоит считать выездом на встречную полосу движения любое пересечение двойной линии и даже проезд «под кирпич»¹. Не оспаривая эти данные, отметим, что, с учетом своих исследований, Н.И. Исаев не учел среди причин и условий дорожно-транспортных происшествий недостаточную работу организаций, ответственных за состояние дорожного покрытия, в результате его повреждения создается аварийная ситуация и водитель не может справиться с управлением транспортного средства. Если рассмотреть объяснения лиц привлекаемых к административной ответственности, можно сделать вывод о том, что неудовлетворительное состояние дорожного покрытия упоминается очень часто. В связи с этим, предлагаем внести следующие изменения:

– ч. 1 ст. 3.5 КоАП РФ после слов «в случаях, предусмотренных статьями 6.19, 6.20, частью 1 статьи 7.13, статьями 7.14.2, 11.20.1» дополнить словами «частью второй статьи 12.34»;

– ст. 12.34 КоАП РФ дополнить частью второй следующего содержания:

«2. То же деяние, повлекшее дорожно-транспортное происшествие, влечет наложение административного штрафа на должностных лиц, ответственных за состояние дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений, в размере от двухсот до трехсот тысяч рублей, на юридических лиц от трех до пяти миллионов рублей».

¹ Исаев Н.И. Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: учебное пособие. – М., – 2015. – С.19.

Далее, эффективность применения положений об административной ответственности за совершение правонарушений, предусмотренных гл. 12 КоАП РФ, можно рассмотреть в контексте изменения сроков лишения права управления транспортным средством. В настоящее время они варьируются от нескольких месяцев до трех лет, что, с одной стороны, свидетельствует об их дифференциации. Но с другой стороны, например, за управление транспортным средством в состоянии опьянения, которое чаще всего влечет применение данного наказания, эта дифференциация просматривается весьма нечетко: от полутора до двух лет. Кроме того, максимальный срок лишения права управления транспортным средством составляет три года и равен аналогичному наказанию, предусмотренному в ст. 264 УК РФ. В этой связи представляется необходимым предусмотреть следующие направления совершенствования действующего законодательства:

а) в ст. 3.8 КоАП РФ включить положение, согласно которому при наличии исключительных обстоятельств, связанных с опасностью правонарушения, его длительностью и личностью виновного, минимальный срок лишения специального права может быть сокращен наполовину;

б) в ст. 3.8 КоАП РФ включить положение, согласно которому при уклонении лица от исполнения данного вида наказания срок лишения специального права может быть продлен не менее чем на один год, но не более чем на пять лет;

в) в ст. 31.8 КоАП РФ включить положение, в соответствии с которым лицо, которому впервые назначено наказание в виде лишения права управления транспортным средством должно быть разъяснено право ходатайствовать о досрочном прекращении исполнения данного вида наказания при фактическом отбытии не менее половины срока назначенного наказания.

М.С. Шлютер указывает на то, что усилению административной ответственности в совокупности с использованием положений Кодекса об учете обстоятельств, отягчающих административную ответственность, будет

служить введение в диспозиции ряда статей КоАП РФ таких квалифицирующих признаков, как повторность, неоднократность, злостность и систематичность¹. По ее мнению, такой способ совершенствования КоАП РФ позволит детально анализировать каждое конкретное правонарушение и дать ему соответствующую правовую оценку. Разделяя указанную позицию, можно отметить, что в составах правонарушений в области дорожного движения законодатель некоторым образом использует установление квалифицирующих признаков подобного вида (так, в ч. 4 ст. 12.8, чч. 6-7 ст. 12.9 КоАП РФ по факту совершения повторного правонарушения назначается более строгое наказание). Однако было бы уместно и в дальнейшем расширять спектр методов правового воздействия на правонарушителя с учетом характера совершенного им правонарушения. В связи с этим предлагаем дополнить гл. 4 КоАП РФ ст. 4.3.1 следующего содержания:

«Статья 4.3.1. Обстоятельства, отягчающие административную ответственность за административные правонарушения в области дорожного движения».

1. При назначении административного наказания лицу, признанному виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного положениями статей Главы 12 настоящего Кодекса, в качестве отягчающих обстоятельств суд или должностное лицо, рассматривающее дело об административном правонарушении, учитывает:

- 1) наличие материального ущерба, причиненного в результате административного правонарушения;
- 2) применение или попытка применения насилия в отношении иных участников дорожного движения;
- 3) систематическое (более трех раз в течение года) или злостное (более пяти раз в течение года) нарушение лицом правил дорожного движения;

¹ Шлютер М.С. Административная ответственность за правонарушения в области охраны недр и недропользования: автореф. дис. канд. юрид. наук. – М., 2015. – С. 24.

2. При наличии хотя бы одного из обстоятельств, предусмотренных частью первой настоящей статьи, лицу назначается максимальный срок или размер наказания за совершенное административное правонарушение.

Повышение эффективности административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения может быть рассмотрено и немного с другой стороны. Как известно, не все возможные нарушения Правил дорожного движения указаны в составах соответствующих административных правонарушений, предусмотренных в КоАП РФ. В этой связи С.Ю. Кошелкин, например, предлагает в гл. 12 КоАП РФ дополнить нормой «Иные нарушения ПДД РФ» и в качестве санкции установить административный штраф в значительном размере. Как представляется, указанный подход порождает, в свою очередь, проблему излишней репрессии. На самом ли деле, любое несоответствие поведения водителя положениям ПДД РФ должно влечь за собой наступление административной ответственности? Ответ здесь может быть дан скорее отрицательный: управление автомобилем уже является деятельностью, несущей в себе признаки повышенной опасности, но при этом установление административно-правового запрета должно обладать признаком транспарентности, чтобы его сущность была очевидна лицам-участникам дорожного движения. Кроме того, ряд нарушений ПДД РФ, ответственность за которые включена в Главу 12 КоАП РФ, может быть совершена при обстоятельствах, не представляющих общественной опасности: не повлекших дорожно-транспортного происшествия, не создавших помех для движения транспорта или пешеходов, не способствовавших возникновению аварийной ситуации. Уместным было бы установление административной ответственности в тех случаях, если общественная опасность правонарушения очевидна. Например, ст. 12.13 КоАП РФ сформулирована именно так: ответственность наступает при создании препятствий для движения (ч. 1), либо затруднений в движении транспортного средства, пользующегося преимущественным правом проезда перекрестков (ч. 2). В

свою очередь, ст. 12.14 (ч. 1 и ч. 2) не говорит о высокой общественной опасности правонарушения. Она возникает, если последствием неправильного маневра выступает дорожно-транспортное происшествие. Поэтому диспозиции ст. ст.12.14-12.16, 12.19-12.20 КоАП РФ следовало бы изменить, обосновав в них наличие последствия в виде дорожно-транспортного происшествия. Это может способствовать повышению внимательности водителей и созданию у них модели неправомерного поведения, выработке большей осторожности.

Повышению эффективности административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения может способствовать и тесное взаимодействие ГИБДД с институтами гражданского общества. В 2014 г. был принят Федеральный закон «Об участии граждан в охране общественного порядка»¹, согласно ст. 18 закона народные дружинники, обязаны пресекать административные правонарушения. Новый закон регламентировал порядок создания общественных объединений правоохранительной направленности, потому что данная идея оказалась востребованной. В европейских странах содействие полиции является гражданским долгом гражданина. Как показывает общественная практика, идея создания сообществ в защиту прав автомобилистов достаточно актуальна, но большинство из них не рассматривают подразделения ГИБДД как партнеров в этом процессе. Если изменить ситуацию, то ресурсы таких общественных объединений могут привлекаться для решения достаточно значимых социальных задач. Например, для помощи водителям в условиях дорожных заторов, конфликтных ситуациях, при возникновении неблагоприятных погодных условий. Они могут использоваться для пропаганды правовых знаний, повышать культуры вождения. С их помощью можно выявлять проблемные дорожные участки, которые нуждаются в оснащении дополнительными дорожными знаками, светофорами или

¹ Федеральный закон «Об участии граждан в охране общественного порядка» от 2 апреля 2014 № 44 ФЗ // Российская газета. – 2014.– № 15. – Ст. 18.

пешеходными переходами. В целом это достаточно дорогостоящее мероприятие, которое требует больших финансовых вложений. Одновременно активизация ресурсов гражданского общества может способствовать осознанию участниками движения двух важных аспектов: безопасность дорожного движения не может обеспечиваться лишь государством, а нарушение правил дорожного движения неприемлемо не из-за наступления возможной ответственности, а потому, что оно представляет опасность для самого нарушителя и третьих лиц. Эффективность административной ответственности в данном случае может повыситься за счет общепрофилактического компонента, когда она будет наступать по факту умышленно совершенного правонарушения, которого можно было бы избежать при иной мотивации.

В заключение данной главы мы можем сделать вывод о том, что обеспечение безопасности дорожного движения является одной из важных социально-экономических задач государства. Повышение уровня безопасности дорожного движения, предупреждение и пресечение административных правонарушений, уменьшение последствий, оперативное определение и наказание виновных невозможно без комплексного подхода к данной проблеме. Комплекс мер по предупреждению и пресечению административных правонарушений в области дорожного движения включает решение организационных вопросов, социально-экономических, воспитательных, технических и многих других, которые связаны с безопасностью дорожного движения.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Вопросы административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, которые были рассмотрены нами в выпускной квалификационной работе, не исчерпывают всей проблематики данного направления. Это невозможно в рамках одного исследования.

Ежегодно, автомобильный парк в нашей стране увеличивается, в связи с этим, одной из важных и значимых задач государства является задача обеспечения безопасности дорожного движения.

В выпускной квалификационной работе были решены поставленные во введении задачи, а именно: определены и изучены понятие и структура административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения; выяснены особенности и конкретизированы основания административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения; изучена общая характеристика мер административной ответственности; выявлены и предложены пути повышения эффективности мер административной ответственности, в целях обеспечения безопасности дорожного движения;

Рассматривая в настоящее время деятельность государства по административным правонарушениям в области дорожного движения в целом, возможно, выдвинуть следующие предложения:

1. Несмотря на большое количество научных определений в области юриспруденции, только законодательно закрепленное понятие придает ему наивысшую и качественную ценность, для его эффективного восприятия людьми и отражения в их правосознаний. В связи с этим, на наш взгляд, в главу 2 КоАП РФ «Административное правонарушение и административная ответственность» следует добавить статью следующего содержания:

Статья 2.2.1. Административная ответственность

Административная ответственность – вид государственного принуждения, реализуемого в предусмотренной настоящим Кодексом

процессуальной форме и отражающего такое правовое состояние лица, при котором оно претерпевает неблагоприятные последствия морального, личного, имущественного или организационного характера в результате государственного осуждения совершенного им административного правонарушения».

Статья подобного содержания будет вполне уместна именно в структуре главы 2 КоАП РФ после статей 2.1 «Административное правонарушение» и 2.2 «Формы вины», однако перед статьей 2.3 «Возраст, по достижении которого наступает административная ответственность».

2. По оценке ряда специалистов, в данный момент в России действует около 1700 законов и подзаконных актов, которые имеют отношение к безопасности дорожного движения. И если во многих развитых странах преобладают инженерно-технические способы решения проблем безопасности дорожного движения, то в России, наблюдается обратная тенденция – ведущее место до сих пор занимает нормативно-правовой аспект решения указанных проблем, который заключается в стремлении по максимуму «зарегулировать» все стороны дорожно-транспортного процесса. В данном случае, практически не предоставляется возможным достичь положения, когда каждый участник дорожного движения или должностное лицо, связанное с обеспечением безопасности дорожного движения, всегда поступали бы в полном соответствии с совокупностью установленных в этой области норм и правил. В связи с этим, как у должностных лиц, так и у водителей транспортных средств и лиц, оказывающих им юридическую помощь в качестве защитников в производстве по делам об административных правонарушениях, и лиц, рассматривающих такие дела, нередко отсутствует единое понимание многих правовых норм и положений, регламентирующих правоотношения в сфере дорожного движения. Представляется, что подобного рода ситуацию стоит менять именно в сторону унификации законодательства.

3. Даже поверхностный анализ норм главы 12 КоАП РФ «Административные правонарушения в области дорожного движения» говорит о том, что не все нормы главы 12 КоАП РФ устанавливают административную ответственность за деяния, посягающие именно на «область дорожного движения» как объект противоправного посягательства. В этой связи, исходя из так называемого принципа «чистоты правовых категорий», представляется целесообразным либо переименовать название главы 12 КоАП РФ, переименовав ее как «Административные правонарушения в области безопасности дорожного движения» и отнести туда ряд составов административных правонарушений, находящихся в настоящее время в других главах КоАП РФ (в частности в главе 11 КоАП РФ), либо наоборот, убрать из главы 12 КоАП РФ те составы административных правонарушений, которые к дорожному движению как объекту противоправного посягательства отношения не имеют.

4. Так же, было бы необходимым дополнение части 1 ст. 29.10 КоАП РФ положением о том, что в постановлении по делу об административном правонарушении следует отражать сведения о прокуроре (в случае если он принимал участие в деле), а так же сведения о защитнике или законном представителе. Внесение этих данных в вводную часть постановления необходимо по причине отсутствия предусмотренной законом необходимости обязательного ведения протокола рассмотрения дела об административном правонарушении, в связи с чем не исключается вероятность нарушения прав граждан на защиту (например, недопуск защитника в процесс в нарушение процессуального законодательства).

5. Анализ положений главы 12 КоАП РФ с позиции юридической техники говорит том, что существует ряд нарушений в контексте компоновки ряда норм в пределах тех или иных статей анализируемой главы закона. В связи с этим, представляется целесообразным составы административных правонарушений, ответственность за которые предусмотрена нормами статей 12.17 и 12.18 КоАП РФ, объединить в одну статью, скомпоновав их

соответствующим образом и озаглавив эту статью как «Непредоставление преимущества в движении». Так же стоит поступить и в отношении статей 12.21, 12.21.1 и 12.21.2 КоАП РФ, объединив их в одну статью 12.21 КоАП РФ, не меняя при этом ее названия, и в отношении статей 12.29 и 12.30 КоАП РФ, которые также следует объединить в одну статью – статью 12.29 КоАП РФ «Нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным лицом, участвующим в дорожном движении», добавив ее еще одним составом, предусматривающим административную ответственность пешехода, пассажира или иного участника дорожного движения (за исключением водителя транспортного средства), повлекшее по неосторожности уничтожение или повреждение чужого имущества вследствие дорожно-транспортного происшествия.

Реализация указанных предложений, как нам представляется, может создать определенного рода предпосылки для более эффективного обеспечения уровня безопасности дорожного движения посредством мер административной ответственности, равно как и сделает институт самой административной ответственности более совершенным.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

I НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ И ИНЫЕ ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (с изм.15 января 2016) // Российская газета. –2001.– № 256. – Ст. 32.14.

2. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г.) (с учетом поправок, внесенными Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30 декабря 2008г. № 6-ФКЗ, от 30 декабря 2008г. № 7-ФКЗ, от 05 февраля 2014г. « 2-ФКЗ, от 21 июля 2014г. № 11-ФКЗ) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2014. – № 31. – Ст. 4398.

3. Приказ МВД России "О порядке регистрации транспортных средств" (вместе с "Правилами регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним в Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации", "Административным регламентом Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним") от 24.11.2008 № 1001. // Российская газета. – 2014. – № 5.

4. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ (ред. от 03 февраля 2015 г.) // Собрание законодательства РФ. – 1996. – № 25.

5. Федеральный закон «Об участии граждан в охране общественного порядка» от 2 апреля 2014 г. № 44-ФЗ // Российская газета. – 2014.– № 15. – Ст. 18.

6. Федеральный закон РФ «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ // Собрание Законодательства РФ. – 1995. – № 50. – Ст. 4873.

II КНИГИ, МОНОГРАФИИ, УЧЕБНИКИ, УЧЕБНЫЕ ПОСОБИЯ

7. Агапов, А.Б. Административная ответственность [Текст]: учебник. / А.Б. Агапов. – М, 2012. – 127 с.
8. Бахрах, Д.Н. Принуждение и ответственность по административному праву [Текст]: учебник. / Д.Н. Бахрах. – Екатеринбург, 2003. – 478 с.
9. Вельский, К.С. Об административной ответственности институты административного права России [Текст]: учебник. / К.С. Вельский. – М, 2000. – 236 с.
10. Габричидзе, Б.Н. Административное право [Текст]: учебник. / Б.Н. Габричидзе. – М, 2010. – 143 с.
11. Губаева, Т.В. Язык и право. Искусство владения словом в профессиональной юридической деятельности [Текст]: учебное пособие. / Т.В. Губаева. – М, 2013. – 231 с.
12. Губаева, Т.В. Язык и право. Искусство владения словом в профессиональной юридической деятельности [Текст]: учебное пособие. / Т.В. Губаева. – М, 2013. – 231 с.
13. Денисенко, В.В. Административные взыскания [Текст]: учебное пособие. / В.В. Денисенко. – М, 2009. – 23 с.
14. Звоненко, Д.П. Административное право [Текст]: учебник. / Д.П. Звоненко. – М, 2011. – 237с.
15. Кинчене, Л.В. Исполнение органами внутренних дел постановлений о наложении административных взысканий [Текст]: учебное пособие. / Л.В. Кинчене. – М, 2014. – 8 с.
16. Козлов, Ю.М. Административное право Российской Федерации [Текст]: учебник. / Ю.М. Козлов. – М, 2013. – 608 с.
17. Корельский, В.М. Теория государства и права [Текст]: учебник. / В.М. Корельский. – М, 2011. – 132 с.
18. Корнев, А.П. Административное право России [Текст]: учебник. / А.П. Корнев. – М, 2012. – 127 с.

19. Кузнецов, А.В. Привлечение к административной ответственности за нарушения Правил дорожного движения при использовании средств автоматической фиксации [Текст]: учебное пособие. / А.В. Кузнецов. – М, 2013. – 123 с.

20. Кузнецов, А.П. Актуальные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения на современном этапе [Текст]: учебное пособие. / А.П. Кузнецов. – М, 2006. – 28 с.

21. Любашиц, В.Я Теория государства и права [Текст]: учебник. / В.Я. Любашиц. – М, 2014. – 533 с.

22. Майоров, В.И. Безопасность дорожного движения – объект социально-экономического управления [Текст]: учебное пособие. / В.И. Майоров. – СПб, 2014. – 39 с.

23. Майоров, В.И. К вопросу о безопасности в сфере дорожного движения [Текст]: учебное пособие. / В.И. Майоров. – М, 2012. – 86-88 с.

24. Панкова, О.В. Настольная книга судьи по делам об административных правонарушениях [Текст]: научно-практическое пособие. / О.В. Панкова. – М, 2012. – 78 с.

25. Российский, Б.В. Административное право [Текст]: учебно-методическое и практическое пособие. / Б.В. Российский. – М, 2013. – 46 с.

26. Севрюгин, В.Е. О сущности административно – юрисдикционной деятельности полиции в сфере дорожного движения [Текст]: учебник. / В.Е. Северюгин. – М, 2016. – 98 с.

27. Тимошенко, И.В. Административная ответственность [Текст]: учебное пособие. / И.В. Тимошенко. – М, 2004. – 37 с.

28. Трегубова, Е.В. Административное и муниципальное право [Текст]: учебник. / Е.В. Трегубова. – М, 2012. – 234 с.

29. Шиндяпина, М.Д. Стадии юридической ответственности [Текст]: учебное пособие. / М.Д. Шиндяпина. – М, 1998. – 68 с.

30. Юсупов, В.А. Теория административного права [Текст]: учебник. / В.А. Юсупов. – М, 1985. – 112 с.

31. Якуба, О.М. Административная ответственность по советскому праву в свете дальнейшего усиления прав личности [Текст]: учебник. /О.М. Якуба. – М, 1992. – 168 с.

III СТАТЬИ И ПУБЛИКАЦИИ

32. Белокобыльский, Н.Н. Транспортные правонарушения в административном и уголовном законодательстве [Текст] / Н.Н. Белокобыльский // Научные труды. Российская академия юридических наук. – М, 2017. – № 3. – С. 37-39.

33. Бикпиширова, З.Н. Безопасность в концепции развития человека [Текст] / З.Н. Бикпиширова // Общественные науки и современность. – М, 2013. – № 6. – С. 135.

34. Головкин, В.В. Правонарушение как фактическое основание административной ответственности [Текст] / В.В. Головкин // Алтайский юридический вестник. – М, 2016. – № 3. – С. 62 – 66.

35. Гуничев, А.А. Административная ответственность водителей [Текст] / А.А.Гуничев // Российская юстиция. – М, 2007. – № 1. – С.67-69.

36. Дугенец, А.С. Институт административной ответственности [Текст] / А.С. Дугенец // Научные труды. – М, 2010. – № 5. – С. 47.

37. Ламонов, А.Е. Проблемы совершенствования процессуального регулирования производства по делам об административных правонарушениях [Текст] / А.Е. Ламонов // Журнал Российская юстиция. – М, 2014. – № 1-2. – С. 42.

38. Лейст, О.Э. Методологические проблемы юридической ответственности [Текст] / О.Э. Лейст // Проблемы теории государства и права. – М, 2009. – №5. – С. 34.

39. Майоров, В.И. Общественная опасность административных деликтов беспорна [Текст] / И.В. Майоров // Проблемы права. – М, 2016. – № 2. – С. 85 – 88.

40. Майоров, В.И. Профилактика управления транспортными средствами в состоянии опьянения: обзор мирового опыта [Текст] / И.В. Майоров // Проблемы права. – М, 2016. – №1. – С. 86 – 97.

41. Орлов, П. А. Без разбирательств [Текст] / П. А. Орлов // Российская газета. – М, 2017. – № 7. – С. 14.

42. Семёнов А.Э. Административная ответственность в области дорожного движения // Молодой ученый. – 2015. – №3. – С. 694-697.

43. Костылев, А.К. Проблемы обеспечения гарантий водителей транспортных средств и собственников транспортных средств в условиях электронного юрисдикционного производства [Текст] / А.К. Костылев // Вестник Тюменского государственного университета. – М, 2017. – №3. – С. 150.

44. Федоров, Г.А. Административная ответственность за нарушение Правил дорожного движения [Текст] / Г.А. Федоров // Научные труды. – М, 2008. – № 2. – С.12-16.

IV ДИССЕРТАЦИИ И АВТОРЕФЕРАТЫ

45. Быков, А.И. Проблемы применения органами внутренних дел административных наказаний в области безопасности дорожного движения [Текст]: автореф. дис. канд. юрид. наук. / А.И. Быков. – М., 2011. – 35 с.

46. Дугенец, А.С. Административная ответственность в российском праве [Текст]: автореф. дис. д-р юрид. наук. / А.С. Дугенец. – М., 2014. – 12 с.

47. Квитчук, А.С. Система обеспечения безопасности дорожного движения в России: Историко-правовое исследование [Текст]: автореф. докт. юрид. наук. / А.С. Квитчук – СПб., 2011. – 21 с.

48. Мартынов, И.А. Институт исключения деликтности деяния в административном праве [Текст]: автореф. дис. канд. юрид. наук / И.А. Мартынов. – М. 2009. – 18 с.

49. Овчаров, А.С. Административно-юрисдикционные акты [Текст]: автореф. дис. канд. юрид. наук. / А.С. Овчаров. – Ростов н/Д., 2012. – 17 с.

50. Тимошенко, И.В. Понятийный аппарат законодательства об административной ответственности: состояние и направление развития [Текст]: автореф. дис. д-р.юрид. наук. / И.В. Тимошенко. – Ростов н/Д., 2014. – 22 с.

51. Шлютер, М.С. Административная ответственность за правонарушения в области охраны недр и недропользования [Текст]: автореф. дис. канд. юрид. наук. / М.С. Шлютер. – М., 2015. – 24 с.

IV ЭЛЕКТРОННЫЕ РЕСУРСЫ

52. Судебная практика по ст. 12.24 ч.1 КоАП РФ [Электронный ресурс] / Режим доступа: // <http://www.rospravosudie.ru>

53. Официальный сайт ГИБДД РФ. Портал правовой статистики [Электронный ресурс]. Режим доступа: // <http://gibdd-sale.ru>

54. Судебная практика по ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ [Электронный ресурс] / Режим доступа: // <http://www.rospravosudie.ru>