

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования

«Южно–Уральский государственный университет
(национальный исследовательский университет)»

ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ

Кафедра «Конституционное и административное право»

АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ, СОВЕРШЕННЫЕ НА
АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ

ФГАОУ ВО «ЮУрГУ» (НИУ) – 40.03.01. 2017. 420. ВКР

Руководитель работы,
канд. ист. наук, доцент
_____ Васильева Галина Аскаровна
_____ 2021 г.

Автор работы,
студент группы Ю–420
_____ Сейвальд Яков Андреевич
_____ 2021 г.

Нормоконтролер
Миронова Наталья Александровна
_____ 2021 г.

Челябинск

2021

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	<u>2</u>
ГЛАВА 1 ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ, СОВЕРШЕННЫХ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ.....	<u>5</u>
1.1 Понятие и содержание административной ответственности в области дорожного движения в Российской Федерации	<u>5</u>
1.2 Состав административного правонарушения, совершенного на автомобильном транспорте	<u>12</u>
1.3 Основания и механизм привлечения к административной ответственности за правонарушения, совершенные на автомобильном транспорте	<u>22</u>
ГЛАВА 2 ОСОБЕННОСТИ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ, СОВЕРШЕННЫЕ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ.....	<u>29</u>
2.1 Характеристика отдельных административных правонарушений в области дорожного движения в Российской Федерации.....	<u>29</u>
2.2 Проблемы привлечения к административной ответственности за правонарушения, совершенные на автомобильном транспорте.....	<u>40</u>
2.3 Пути совершенствования законодательства об административной ответственности в области дорожного движения.....	<u>52</u>
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	<u>61</u>
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК	<u>65</u>

ВВЕДЕНИЕ

Актуальностью данной темы для исследования являются проблемы обеспечения безопасности, которые в настоящий период времени становятся одним из основополагающих компонентов комплекса социально–экономических и демографических задач государства. В первую очередь данная задача имеет свое значение в сокращении числа лиц, получивших травмы и погибших, в следствии дорожно – транспортных происшествий (далее – ДТП). Эта задача направлена на снижение опасности, которые могут возникнуть в дорожном движении, создание наиболее безопасной среды, обеспечения соблюдения людьми правил дорожного движения.

Вследствие невыполнения данной задачи, появляется риск ДТП виновники которых привлекаются к административной ответственности.

Согласно данным ГИБДД по Челябинской области с 2017 по 2021 года наблюдается значительное снижение травматизма в ДТП. За последний квартал 2017 года число ДТП составляло 1268, в которых получили травмы 1654, а погибло 118 человек. Так с каждым годом, за данный период, можно заметить, положительную тенденцию произошедших ДТП и негативных последствий, связанных с ним.¹

Целью данной работы – теоретическое осмысление положений, касающихся материальных и процессуальных вопросов административной ответственности за правонарушения, совершенные на автомобильном транспорте, анализ проблем правоприменения в данной области и выработка предложений по дальнейшему развитию данного института.

Основными задачами для достижения данной цели будут являться:

- Рассмотрение состава административных правонарушений на автомобильном транспорте и его соотношения в этой сфере;
- Характеристика отдельных видов административных правонарушений в области движения на автомобильном транспорте в РФ;
- Определение основания и механизма привлечения к административной ответственности и анализ административных наказаний, за правонарушения, совершенные на автомобильном транспорте;
- Выработка предложений совершенствования законодательства об административной ответственности в области дорожного движения на автомобильном транспорте.

Объектом исследования являются общественные отношения, складывающиеся в связи с совершением, выявлением административных правонарушений в области дорожного движения в Российской Федерации, научные теории, посвященные вопросам административной ответственности за правонарушения в данной области.

¹ Статистика ГИБДД: аварийность с начала 2021 года продолжает снижаться. [Электронный ресурс]: Режим доступа URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 19.04.2021).

Предметом исследования являются нормативно правовые акты, судебная практика, научные работы ученых – административистов, устанавливающие ответственность за правонарушения, совершенные на автомобильном транспорте.

Методологической основой выпускной квалификационной работы является диалектический метод, а также общенаучные методы познания: анализа, синтеза, индукции, кроме-того использованы специальные методы, такие, как: исторический, сравнительно-правовой, системно-аналитический, формально-логический, метод сравнительного правоведения и др.

Теоретическую основу исследования составили труды таких ученых административистов, как Алексеева И.А., Бахраха Д.Н., Станкевича Г.В., Цапко М.И., Свистунова А.А., Белявского Д.С., Хабибулина О.В., Барихина А.Б., Братановского С.Н., Кони́на Н.М., Маториной Е.И., Копытов Ю.А., Лапиной М.А., Мигачева Ю.И., Поповой Л.Л., Потаповой А.А., Румянцева Н.В., Смоленского М.Б., Соколов А.Ю. Глущенко П.П., Жильского Н.Н., Кайнова В.И., Куртяка И.В., Румянцева Н.В. и других. Также труды направленные на изучения движения на автомобильном транспорте, представителями таких работ являются Антонов С.Н., Россинский Б.В., Влавацкая Н.Ф., Головки В.В., Дресвянникова Е.А., Жеребцов А. Н., Кононов П.И., Кузнецов А.П., Ланкова А.О., Майоров В.И., Москвина Ю.В., Мукабенов М.В., Панкова О.В., Ракша Н.С., Ряпухина И.А. Денисов Р.В., Семенов А.Э., Таюрская Е.А., Януш Е.В.

Нормативную основу исследования составляют Конституция Российской Федерации, законодательство, акты судебной власти, регламентирующее вопросы обеспечения безопасности дорожного движения.

Эмпирическую базу исследования составляют статистические данные Госавтоинспекции МВД Российской Федерации и Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации, постановления и определения Конституционного Суда Российской Федерации, судебная практика по делам об административных правонарушениях, предусмотренных гл. 12 КоАП РФ.

Структура выпускной квалификационной работы обусловлена поставленными целью и задачами исследования и состоит из введения, двух глав, состоящих в свою очередь из шести параграфов, заключения и списка использованных источников информации.

ГЛАВА 1 ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ, СОВЕРШЕННЫХ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ

1.1 Понятие и содержание административной ответственности в области дорожного движения в Российской Федерации

Согласно ст. 2.1 КоАП РФ под административным правонарушением понимается: противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, за которое настоящим Кодексом или законами субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность.

В основе базисных признаков, в отношении административного правонарушения, отталкиваясь от положений закрепленных в КоАП РФ, выделяют:

- противоправность;
- виновность;
- наказуемость.

Также некоторые ученые, например Бахрах Д.Н., признаками административного правонарушения выделяет вредность, антиобщественность, общественную опасность². Однако закрепления данные нормы в ст. 2.1 КОАП РФ не получили.

Нарушения Правил дорожного движения (далее – ПДД) влияют на безопасность дорожного движения. Следствием такого нарушения может произойти ДТП, то есть событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинён иной материальный ущерб.

Такой ущерб становится фактическим показателем общественной опасности деяния. Поэтому, административные правонарушения должны признаваться общественно опасными деяниями, когда повлекли или могли повлечь физический или материальный вред.

Противоправностью как признаком административного правонарушения признается поведение, которое нормами административного права запрещено. Административные правонарушения имеют специфическую особенность, они имеют негативное воздействие как на административную норму, так и регулятивную норму. Административная норма своими санкциями является охранительной для регулятивной.

² Бахрах Д.Н. Административное право: учебник для вузов / Д.Н. Бахрах. М., 2014. С. 539.

К регулятивным нормам относят ПДД РФ, которое для обеспечения безопасности на дорогах общего пользования определяет поведение абсолютно всех участников дорожного движения.

Для решения проблемы усложненности ситуации в практике дорожного движения, требует регулярная корректировка основных правил и положений. Следствием этого становится постоянное регулирование правил дорожного движения со стороны государства.

Уровень безопасности участников дорожного движения, зависит от самих участников дорожного движения. Многие водители транспортных средств и пешеходы считают, что не значительные нарушения ПДД не принесут угрозу окружающим, но как правило это приводит к основным причинам возникновения ДТП. Для выявления и пресечения нарушений правил дорожного движения, работают органы ГИБДД.

Особое значение имеют предохранительные меры безопасности движения на автомобильном транспорте. Данные меры действуют для лица, как до совершения нарушения общественного порядка, так и после, в виде определенных санкций за данное деяние. Данные действия являются примером для других лиц в неизбежности назначения наказания за нарушение ПДД.

Ответственность за причиненный вред, который стал результатом ДТП, понесет причинитель такого вреда. Последствия такого вреда несут как материальный, так и физический характер.

Под наказуемость как признаком административного правонарушения понимается, определенная материальная норма в КоАП РФ, обусловленная в виде санкции, за совершение конкретного противоправного деяния.

Целью данного признака является деятельность по соблюдению норм нормативно правовых актов (далее – НПА) в области дорожного движения. Следовательно, при установлении правил, направленных на соблюдение ПДД, проявляется охранительная функция государства, задачей которой является

соблюдений установленных норм и правил поведения участников дорожного движения.

На данный момент не все положения ПДД имеют равноценные санкции, для снижения и предотвращения таких правонарушений. Ответственность за совершение, как говорят «незначительных» правонарушений, могут перерасти из административной в уголовную. Примером может служить нарушение правил дорожного движения, понимая свою безнаказанность, превышение скоростного режима. Скорость транспортного потока, в том числе на территории населенных пунктов, возросла с 60 до 80 км/ч, что в случае наезда на пешехода гарантирует его гибель. Даже при скорости автомобиля в 45 км/ч погибает 50% пешеходов, остальные получают тяжелые увечья³.

Проблема заключается в разногласии регулятивного и охранительного законодательств. В следствии нарушения ПДД, при соблюдении условия причинения вреда, правонарушение является наказуемым.

Законодатель не установил понятие административной ответственности в области дорожного движения, но некоторые авторы дают такую формулировку данному понятию: «Вид государственного принуждения. Реализуется данное понятие в процессуальной форме, закрепленной в КоАП РФ. Понятие отражает состояние лица, попавшего под неблагоприятные последствия вреда как личного, морального, так и имущественного характера в результате применения санкций со стороны государства после, совершенного им административного правонарушения»⁴.

На данный момент ответственность за причинения материального вреда административным правонарушением российское законодательство не устанавливает. Ю.В. Москвина отмечает, «ранее ответственность за нарушение ПДД, следствием которого являлось ДТП с причинением материального вреда устанавливалось ст. 118 КоАП РСФСР. Следовательно,

³ Майоров В.И. Понятие дорожно–транспортных правонарушений и вопросы их классификации // Проблемы права. 2014. № 2. С. 175.

⁴ Кузнецов А.П. Актуальные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения на современном этапе // Транспортное право. 2012. № 1. С. 26.

при установлении материального ущерба установленного последствием ДТП, правонарушитель нес материальную ответственность. Административная ответственность же наступала, при установлении тяжести причиненного вреда (легкий вред здоровью, либо вред здоровью средней тяжести)⁵».

В.В. Головкин утверждает, что «в процессе отождествления ответственности, за несоблюдение установленных законодателем правил и норм нужно более точно разобраться в вопросе о дополнении КоАП РФ, регулирующих административную ответственность субъектов дорожного движения. Законодатель преждевременно отменил административную ответственность за иные нарушения ПДД РФ, создание аварийной обстановки, групповое передвижение, создающее помехи, причинение ущерба в результате ДТП»⁶.

Журавлева предлагает внесение дополнения в ряд норм закрепленных в КоАП РФ, например, дополнить часть 4 ст. 12.14: «Создание помех другим участникам дорожного движения при движении задним ходом, кроме случаев, предусмотренных частью ст. 12.11 и частью 3 настоящей статьи настоящего Кодекса, влечёт наложение административного штрафа в размере 500 рублей»⁷. Данное определение не регулирует порядок административной ответственности за нарушение правил дорожного движения, наезд на стоящее ТС, здание и дорожное сооружение задним ходом.

М.А. Королев отмечает, «необходимо установление административной ответственности для лиц, преднамеренно создающих аварийные ситуации на дорогах общего пользования. Под этим подразумевается обстоятельства, в процессе которых участник дорожного движения, пренебрегший правилами ПДД и создавший реальную угрозу

⁵ Москвина Ю.В. Некоторые вопросы административной ответственности за нарушение ПДД, повлекших дорожно-транспортные происшествия // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права. 2012. С. 163.

⁶ Головкин В.В. Учебник инспектора ГИБДД / В.В. Головкин. М., 2014. С. 141.

⁷ Журавлёва А.С. Обеспечение безопасности дорожного движения в России / А.С. Журавлёва // Советник юриста. 2017. № 1. С.18–19.

жизни, здоровью, материальным ценностям другого субъекта, нарушил безопасный режим дорожного движения в целом»⁸.

КоАП РФ, вступивший в законную силу 30.12.2001 года, стал гарантом назначения ответственности за нарушения правил дорожного движения, повлекшие причинение материального вреда.

С 23 марта 2009 года вступила в силу законодательная норма, которая позволяет оформить «мелкие» ДТП без бригады ГИБДД и дорожного комиссара, в кратчайший срок, не создавая помех и заторов на дороге. Действует она с 2009 года, однако пользуются им очень редко, всего 7% аварий регистрируются по такому принципу. Впервые термин стал использоваться в Европе, откуда и пришел к нам, суть его заключается в оформлении ДТП в более простой форме – без участия полиции. «Европротокол» можно рассматривать как в узком, так и широком смысле. В узком смысле данное понятие можно определить как специальную форму, позволяющую оформить ДТП без участия сотрудников ГИБДД и получения возможности взыскания выплаты по страхованию ОСАГО. В широком смысле «европротокол» понимается, как обособление первого понятия и установления обязательной деятельности сторон в установлении лица, действиями которого, был причинен вред другому участнику дорожного движения.

Ляшенко отмечает, «в качестве основного критерия для возмещения материального вреда, полученным в результате ДТП является протокол об административных правонарушениях, который должен быть составлен на месте происшествия и предоставлении копии данного протокола. Чтобы административная наказуемость приобрела более точный характер в административном законодательстве, необходимо произвести некоторые

⁸ Королев М.А. Административно-правовое регулирование и ответственность за нарушение Правил дорожного движения / М.А. Королев // Закон и право. 2009. № 12. С. 70.

изменения в действовавшем КоАП РФ. Данные действия упростят установление признака административной наказуемости ПДД»⁹.

Кроме того, при отсутствии наказуемости некоторых нарушений ПДД (например, ч. 1 п. 8.12 ПДД РФ) возникает вопрос о признании лица, которому был причинён материальный ущерб потерпевшим, т.к. в соответствии с ч. 1 ст. 25.2 КоАП РФ потерпевшим является физическое или юридическое лицо, которому административным правонарушением причинен физический, имущественный или моральный вред. Причинение вреда деянием, которое не признается правонарушением, является следствием затруднительного признания лица потерпевшим.

В своих работах А.Н. Миронов отмечает, «основной проблемой для признания лица потерпевшим в следствии ДТП с причинение материального вреда, является отсутствие ответственности за такое ДТП. Из данной проблемы можно определить цель, которая установит пути выхода из данной ситуации. Одной из таких можно выделить передачу права выносить определения о признании лица потерпевшим к компетенции уполномоченным органам (например ОВД). Необходимо признание лица потерпевшим по делу об административном правонарушении, в следствии ДТП, способных повлечь за собой причинение материального вреда, но причинно– следственную связь между нарушениями ПДД и наступившими последствиями должна устанавливаться в процессе рассмотрения дела постановлением об административном правонарушении. Необоснованно, признание потерпевшим лицо, которому в результате ДТП причинен материальный вред, также при этом не устанавливается административную ответственность за нарушение ПДД»¹⁰.

Из–за исключения административной ответственности за ДТП с причинение материального ущерба, но также признание потерпевшим лицо,

⁹ Ляшенко Е.А. Административная ответственность за нарушения в области обеспечения безопасности дорожного движения – возникновение, становление, современность / Е. А. Ляшенко // Юристы–Правоведь. 2015. № 2. С. 75.

¹⁰ Миронов А.Н. Административное право. М.: «Юрайт», 2013. 300 с.

получавшее такой ущерб, является необоснованным со стороны законодателя, в следствии отсутствия причинно–следственной связи. Признание правонарушение деянием, результат которого материальный ущерб, может послужить решением данного вопроса.

Согласно ч. 2 ст. 1.5 КоАП РФ установлено: Лицо, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, считается невиновным, пока его вина не будет доказана в порядке, предусмотренном настоящим Кодексом, и установлена вступившим в законную силу постановлением судьи, органа, должностного лица, рассмотревших дело. КоАП РФ не предусматривает определенные указания при отказе в возбуждении дела об административном правонарушении, ни одним положением ПДД.

Благодаря данному действию графа справки о наличии нарушений ПДД участником ДТП остаётся незаполненной, отсутствуют выводы о виновности и в определении об отказе в возбуждении дела об административном правонарушении. Пользуясь сложившейся правовой неопределенностью, страховые компании, обязанные осуществлять выплаты потерпевшему в результате ДТП, уклоняются от возмещения вреда, причинённого виновником. В ст. 12.24 КоАП РФ установлена административная ответственность за: Нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого вреда здоровью потерпевшего. А также за причинение средней тяжести вреда здоровью потерпевшего установлена в той же статье КоАП РФ.

За нарушение ПДД пешеходом или иным участником дорожного движения, повлекшее создание помех в движении транспортных средств либо причинение лёгкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего, установлена административная ответственность ст. 12.30 КоАП РФ.

В данное время КоАП РФ не устанавливает административную ответственность за ряд положений ПДД. Следовательно, правонарушения, не

повлекшие вреда здоровью потерпевшему, по некоторым статьям ПДД, останутся без наказания.

Разрешение проблемы привлечения лица, по вине которого, в следствии ДТП был причинен потерпевшему материальный ущерб, а также установление виновного лица, скрывается в самом законодательстве. Внесение дополнений и изменений в главу 12 КоАП РФ, поможет в определении ряда вопросов в процессе как деятельности уполномоченных органов, так и участников дорожного движения.

1.2 Состав административного правонарушения, совершенного на автомобильном транспорте

Определение административного правонарушения имеет свое начало из понятия преступления и более общего понятия правонарушения, по ряду схожих принципов, норм и положений. Понятие административного правонарушения закреплено в ч. Ст. 2.1 КоАП РФ и подразумевает: Административным правонарушением признается противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, за которое настоящим Кодексом или законами субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность. Данное определение можно сопоставить с понятием преступления, которое закреплено в ч. 1 ст. 14 УК РФ: Преступлением признается виновно, совершенное общественно опасное деяние, запрещенное настоящим Кодексом под угрозой наказания. Из данных определений мы видим, что основным признаком выступает виновное деяние.

Многие авторы выделяют ряд признаков, которые определяют как административное правонарушение, так и преступление:

1. Противоправность—описание деяния административного правонарушения закреплены в КоАП РФ, а преступления в Особенной части УК РФ.

2. Виновность – предполагает обязательное установление в деяниях вины.

3. Наказуемость – предполагает наличие определенной санкции за совершение правонарушения.

В сопоставлении признаков административного правонарушения преступления, можно выделить ряд отличий:

1. Основным отличием данных определений является субъектный состав. Уголовный Кодекс РФ устанавливает, в качестве субъектов, только физические лица, КоАП РФ выделяет как физические, так и юридические лица.

2. Важным признаком выступает общественная опасность. Данный признак напрямую устанавливает отличия в понятиях преступления и административного правонарушения. Указан в уголовном законодательстве, как основной признак преступления.

Уголовное законодательство устанавливает более строгую санкцию, в следствии наложения ответственность вплоть до лишения свободы. Когда административная ответственность не воспринимается, как что-то суровое и порочащее человека в обществе, хотя в некоторых случаях может повлечь неблагоприятные последствия.

Федеральным законом от 31 декабря 2014 года № 528-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения»¹¹, вступившим в законную силу с 1 июля 2015 года, в Уголовный Кодекс РФ была включена ст. 264.1.

По данной статье, за период 1 год, после вступления его в законную силу было осуждено 19 364 человек. К лишению свободы привлекли– 353 человека, 343 человека осуждено на срок до одного года лишения свободы, 6 – на срок

¹¹ Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения"» от 31.12.2014 № 528-ФЗ // Российская газета. № 1.

от одного года до двух лет, условно к лишению свободы – 1 076 человек. Обязательные работы были назначены 16 236 чел., штраф – 1 511 человек. Для подавляющего большинства осуждённых (1 321 человек) размер штрафа превышал 200 тыс. руб. Так же 8 324 человек лишили права занимать определенные должности и заниматься определенной деятельностью¹².

Субъектом преступления согласно Приказу ФАС России от 08.08.2019 № 1073/19, выступает: «субъектом рассматриваемого преступления может являться вменяемое, физическое лицо, достигшее 16-ти лет на момент совершения преступных действий. При этом, в соответствии с конструкцией, рассматриваемой уголовно-правовой нормы ограничение конкуренции – это преступление со специальным субъектом. Субъектами ограничения конкуренции должны признаваться не только соответствующие лица, обладающие правами действовать от имени юридического лица, но и должностные лица»¹³

Субъект преступления по ст. 264.1 УК РФ является специальным субъектом, физическим лицом, достигшим возраста 16-ти лет.

Данное действие законодательного органа можно прозвать – установлением административной преюдиции, она устанавливается за повторное совершение административного проступка. В административной преюдиции были как плюсы, так и минусы. К плюсам, несомненно, можно отнести, эффективность новых способов предупреждения преступлений, связанных с повторным управление ТС лицом, находившимся в состоянии алкогольного опьянения. А к минусам – можно отнести процессуальное

¹² Россинский Б.В. Влияние административных наказаний в сфере дорожного движения на автомобильном транспорте: материалы ежегодной всероссийской научно-практической конференции (Сорокинские чтения) 30 марта 2016 г. СПб., 2016. С. 175.

¹³ Приказ ФАС России от 08.08.2019 № 1073/19 Об утверждении методических рекомендаций» (вместе с Методическими рекомендациями об организации взаимодействия ФАС России с заинтересованными правоохранительными органами по выявлению, раскрытию и расследованию преступлений, связанных с ограничением конкуренции (статья 178 Уголовного кодекса Российской Федерации)) совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. 2015. № 1 (часть I). ст. 81.

расхождения, появившиеся при введении данных норм. До введения этих норм в ч.4 ст. 12.8 КоАП РФ устанавливалась повышенная ответственность за правонарушение, а именно за управление ТС в состоянии алкогольном опьяни, с обязательным условием – повторно, причем критерий повторности был определен в статье 4.6 КоАП РФ. При выявлении такого случая, возбуждалось дело по ч. 4 ст. 12.8 КоАП РФ, без учета истек ли срок по первичному привлечению к ответственности. Санкция предусматривала наложение штрафа равного пятидесяти тысячам рублей и лишение права управление ТС в течение трех лет.

При этом важно отметить, что отсутствовало ужесточение ответственности за неисполнение требований о прохождении медицинского освидетельствования повторно. В законе был пробел позволяющий лицу, ранее уже привлеченному по ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ, уклониться от прохождения медицинского освидетельствования при повторном совершении правонарушения, и, следовательно, избежать ответственности установленной ч. 4 ст. 12.8 КоАП РФ, ему вменялась ч. 3 той же статьи и ч. 2 ст. 12.26 КоАП РФ.

Ещё один пробел, которым пользовались правонарушители, заключался в том, что санкция этих двух статей предусматривала арест, и доставление правонарушителя в территориальные отделы внутренних дел для того, чтобы в последующем доставить его в суд. Но пробел заключался в том, что правонарушитель заявлял ходатайство об изменении территориальной подсудности, и после этого лицо освобождалось, и впоследствии уклонялось от явки в суд.

Тем самым не обеспечивался один из основных признаков наказания – его неотвратимость. Законодатель отреагировал на этот пробел криминализацией указанных деяний. Чепурных в отношении субъектов согласно ст. 264 УК РФ отмечает, «во– первых, лица, управляющие транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, во–вторых,

лица, не выполнившие законного требования о прохождении медицинского освидетельствования»¹⁴.

Первоначальный порядок действия сотрудника ГИБДД при обнаружении водителя, предположительно находящегося в опьянения¹⁵:

Во-первых, сотрудник ГИБДД осуществляет мероприятия по возбуждению дела об административном правонарушении, применяя при этом обеспечительные меры такие как направление лица на медицинское освидетельствование, а также отстранение этого лица от управления транспортным средством.

Во-вторых, сотрудник устанавливает повторности этого деяния. При установлении такого обстоятельства данное деяние к составу преступления.

В тех случаях, когда на первоначальных этапах возникают сомнения о имеющейся информации, либо необходимо более глобальная проверка, составляется протокол об административном правонарушении, либо выносится определение о возбуждении дела об административном правонарушении и проведении административного расследования соответственно.

В-третьих, действия описывает Ю.В. Жукова, «составляется протокол об административном правонарушении, который содержит в себе объяснения лица, а также выясняется, было ли это лицо привлечено ранее к административной ответственности по статьям 12.8, 12.26 КоАП РФ, либо к уголовной по статьям 264, 264.1 УК РФ, а также протокол о задержании транспортного средства. При обнаружении признаков преступления, должностное лицо ГИБДД, в соответствии со статьей 28.9 КоАП РФ обязано вынести постановление о прекращении производства по делу об административном правонарушении по основаниям, предусмотренным п. 7 ч.

¹⁴ Чепурных Д.А. Административно-правовое регулирование по отдельным видам правонарушений в области обеспечения дорожного движения / Д.А. Чепурных // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). 2015. № 8. 285 с.

¹⁵ Дугенец А.С. Административно-юрисдикционный процесс // Юридическое образование и наука. 2012. № 3. 46 с.

1 ст. 24.5 КоАП РФ и п. 3 ч. 1.1 ст. 29.9 КоАП РФ. В обязанности сотрудника входит составление рапорта об обнаружении признаков преступления, по ст. 264.1 УК РФ, а также передача рапорта вместе с материалами в дежурную часть территориального органа с целью регистрации в книге учета сообщений о происшествиях»¹⁶.

В–четвертых, данные действия описываются в Приказе Министерства здравоохранения Российской Федерации 14.07.2003 г. № 308 «О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения», а именно «начальник отдела (отделения, группы) дознания в обязанности которого входит изучение полноты и качества материалов до следственной проверки, обращает особое внимание на наличие действующего административного наказания по ст. 12.8 или ст. 12.26 КоАП РФ либо непогашенной судимости по частям 2, 4 или ч. 6 ст. 264 или ст. 261.1 УК РФ, а также на соответствие проведенного освидетельствования порядку»¹⁷. Затем своим поручением определяет деятельность дознавателя о проверке сообщения о преступлении и принятии по нему решения в порядке, установленном ст. 145 Уголовно – процессуального кодекса Российской Федерации УПК РФ.

В–пятых, следующие действия закреплены в УПК РФ и трактуют, «действия по окончании расследования изучает материалы уголовного дела, оценивает собранные дознавателем доказательства, а именно их обязательные свойства: относимость, допустимость, достоверность и достаточность для рассмотрения дела в судебном заседании. Дознаватель при наличии оснований, предусмотренных ст. 140 УПК РФ, принимает решение о возбуждении уголовного дела по ст. 264.1 УК РФ в порядке, установленном ст. 146 и ст. 147 УПК РФ. В целях обеспечения порядка уголовного

¹⁶ Жукова Ю.В. К вопросу об установлении и целесообразности уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию / Ю.В. Жукова // Актуальные проблемы борьбы с преступностью: вопросы теории и практики: материалы XX международной научно–практической конференции: в 2 частях. Сибирский юридический институт МВД России. Красноярск, 2017. С. 151–152.

¹⁷ Приказ Минздрава России от 14.07.2003 № 308 (ред. от 18.12.2015) «О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения» // Российская газета. 2003. № 147.

судопроизводства, надлежащего исполнения приговора в части возможного наказания в виде штрафа рассматривает вопрос о наложении ареста на транспортное средство, на котором было совершено преступление»¹⁸.

Согласно, данной статье, лицо привлекается к уголовной ответственности, при условии нахождения его в состоянии алкогольного опьянения, или раннего назначения административного наказания за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо имеющее судимость за совершение преступления, предусмотренного ч. ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ либо ст. 264.1 УК РФ, управляющее автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством.

Достаточное количество вынесенных наказаний и осужденных по ст. 264.1 УК РФ, указывает на настроение граждан соблюдать ПДД. Люди не осознают, что незначительные правонарушения влекут за собой тяжкие преступления.

За несоблюдение ч. 4 ст. 12.8 КоАП РФ предусматривала санкцию в виде лишения права управления транспортным средством до трех лет и наложение штрафа. Также по ст. 264.1 УК РФ применяется как альтернативное применение наказания, так и штраф, обязательные работы, принудительные работы, лишение свободы, каждому из которых сопутствует лишение права занимать определённые должности или заниматься определённой деятельностью на срок до трёх лет.

Административные и уголовные санкции имеют разницу в тяжести назначения наказания. Также уголовные включают в себя возможность назначения еще двух видов наказания. Принудительные работы применяются как альтернатива лишению свободы в случаях, предусмотренных соответствующими статьями Особенной части настоящего Кодекса, за

¹⁸ Уголовно–процессуальный кодекс Российской Федерации от 18.12.2001 № 174–ФЗ (ред. от 29.07.2017) // Собрание законодательства РФ. 2001. № 52 (ч. I).

совершение преступления небольшой или средней тяжести либо за совершение тяжкого преступления впервые.

Согласно, уголовному законодательству санкция в виде лишения права управления ТС должна устанавливаться ко всем правонарушителям, хотя на практике подвергаются такому наказанию меньше половины осужденных. Реально лишившихся свободы нарушителей составляет менее 1% осужденных, остальные отбывают наказания условно, с назначением некоторых ограничений прав.

За осуществлением контроля, за лицами отбывающими наказания условно, в домашних условиях, отвечают уголовно–исполнительная инспекция. Меры, утратившие законную силу ч. 4 ст. 12.8 КоАП РФ имеют незначительные отличия от уголовно–правовых мер. Ведь, сотрудники уголовно–исполнительной системы, также ведут контроль за такими лицами.

Законодатель не обращает внимания на проблемы административной преюдиции в КоАП РФ, а просто основывается на УК РФ при назначении наказания правонарушитель освобождается от уголовной ответственности в полной мере. Следовательно, предшествовать широкомасштабному включению в УК РФ административно–преюдициальных статей должно было изменение положения об основании уголовной ответственности путём закрепления в ст. 8 УК РФ в качестве такового ещё и личности виновного в совершении преступления.

Следовательно, проблему административной преюдиции нужно решать не назначением карательных мер, а проведением профилактических, направленных на культурное воспитание и уважение участников дорожного движения, друг к другу. Установление данных мер, с истечением времени, приведут к положительным сдвигам предупреждения правонарушения и остановит граждан в состоянии опьянения осуществлять управление ТС. Также, я считаю, что можно установить более суровые меры административного наказания за неоднократное совершения такого рода преступлений.

Постановлением Пленума Верховного суда РФ от 24 мая 2016 г. № 22 «О внесении изменений в Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения», было установлены направления для решения проблем установленных ст. 264.1 УК РФ. Поправки, предусмотренные данным документом, достаточно обширно дают объяснения в понимании ст. 264.1 УК РФ¹⁹.

Исходя из ст. 10.8 данного постановления пленума Верховного суда РФ в случае, если лицо совершает деяние, предусмотренное ч. ч. 2, 4 или ч. 6 ст. 264 УК РФ, и ранее было подвергнуто административному наказанию по ч. 1 или 3 ст. 12.8 КоАП РФ или ст. 12.26 КоАП РФ либо имеет судимость за совершение преступления, предусмотренного ч. ч. 2,4 или 6 ст. 264 УК РФ или ст. 264.1 УК РФ, то содеянное представляет собой совокупность преступлений, предусмотренных соответствующей частью ст. 264 УК РФ и ст. 264.1 УК РФ. Аналогичная точка зрения отстаивается и в научных публикациях.

Преступление является оконченны с момента начала движения ТС, за рулем которого находилось лицо в состоянии опьянения. По составу такое преступление является: формальным, наступление последствия в таковом не требуется. Уголовная ответственность предусмотрена для лица, которое управляя транспортным средством в состоянии опьянения, нанес по неосторожности другому участнику дорожного движения тяжкий вред здоровью или смерть такого лица. Данная ответственность закреплена в ч.ч.2, 4 и 6 УК РФ.

¹⁹ Постановление Пленума Верховного Суда РФ «О внесении изменений в постановление Пленума Верховного суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» от 24.05.2016 № 22 // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2016. № 7.

Исходя из всего вышесказанного можно отметить, что проблема административной преюдиции не получила решение, включением в УК РФ ст. 264.1. Данное решение привело к возникновению коллизий нормативно–правовых актов уголовного и административного законодательства. Я считаю, что устранение проблем административной преюдиции возможно если исключить из УК РФ нормы, связанные с неоднократным совершением административных правонарушений. Криминализировать следует деяния, обладающие таким обязательным для преступления признаком, как общественная опасность.

Попытка криминализации такого деяния, как повторное управление транспортным средством лицом, которое находится в состоянии опьянения принесла должные плоды, доказала свою эффективность в предупреждении на указанные правонарушения как со стороны усиления ответственности, так и со стороны осуществления функции неотвратимости наказания; Привлечение лица к административной или уголовной ответственности ранее, является обязательным квалификационным признаком состава преступления по ст. 264.1 УК РФ. Что наделяет его специальным статусом в контексте уголовно–правовой квалификации. Необходимо отметить важность для производства по делам о преступлениях по ст. 264.1 УК РФ, результатов первоначального административного производства, которые первично устанавливают все признаки указанного состава преступления.

1.3 Основания и механизм привлечения к административной ответственности за правонарушения, совершенные на автомобильном транспорте

В области дорожного движения, административное правонарушение определенное законодателем, является единственным основанием привлечения к административной ответственности.

Протокол составляется для определения, признаков административного правонарушения, совершенного на автомобильном транспорте. Составление

таких протоколов становится обязанностью должностных лиц органы, которых уполномочены рассматривать дела об административных правонарушениях. Кроме того, протоколы о предусмотренном статьей 12.33 КоАП РФ административном правонарушении уполномочены составлять должностные лица органов управления дорожным хозяйством.

Рассмотрение дел об административных правонарушения в области дорожного движения направлена ведение (судей, органов внутренних дел, таможенные органы, органы исполнительной власти субъектов РФ, федеральный орган исполнительной власти, военную автомобильную инспекцию):

1. Судьи– уполномоченные лица рассматривающие дела, в частности связанные с дорожным движением, деятельность которых направлена на рассматривающие дела предусмотренные ч. 4 ст. 12.2, ч. 2.1 ст. 12.3, ч. 1, 2 ст.12.4, ч. 3, 4–7 ст. 12.5, ч. 2 ст.12.7, ст. 12.8, ч. 3 ст.12.10, ст. 12.24, 12.26, ч. 2 и 3 ст. 2.27, ст. 12.35. Также они рассматривают дела об административных правонарушениях, которые предусмотрены ч. 3 ст. 12.4, ч. 7 ст. 12.9, ч. 5 ст. 12.15, ч. 3 ст. 12.16. Исключением являются правонарушения зафиксированные техническими средствами, работающими в автоматическом режиме.

2. Органы внутренних дел– уполномоченный орган, осуществляющий регулирование в области дорожного движения, которые предусмотрены ст.12.1, ч.1–3 ст.12.2, ч.1, 2, 3 ст. 12.3, ч. 3 ст.12.4, за исключением случаев незаконного нанесения цветографической схемы легкового такси. Также ч. 1, 2 и 3.1 ст. 12.5, ст. 12.6, ч. 1 и 3 ст. 12.7, ч. 2 – 6, ч. 7 ст. 12.9, ч. 1 и 2 ст. 12.10, ст. 12.11–12.14, ч. 1–4, ч. 5, ст. 12.15, ч. 1–3, ч. 3.1, ч. 6 и 7 ст.12.16, ст.12.17 – 12.21.2, ст. 12.21.3 только при фиксации техническими средствами, работающими в автоматическом режиме, кроме случаев передачи этих полномочий согласно ч. 1 ст.23.79 КоАП РФ. Не относящиеся к легковым такси ст. 12.22, 12.23, ч.1 и 2 ст.12.25, ч.1 ст. 12.27, ст. 12.28 – 12.31, 12.31.1 и 12.32 – 12.34, 12.36.1, 12.37.

3. Таможенные органы – уполномоченный орган, осуществляющий регулирование в области дорожного движения, которые предусмотрены ч. 1–6 ст. 12.21.1 при осуществлении международных автомобильных перевозок, кроме случаев, когда фиксация административного правонарушения осуществляется специальными техническими средствами, работающими в автоматическом режиме. Также ч. 1 ст. 12.21.2 при осуществлении международных грузовых перевозок с опасным грузом, без специального разрешения на такую деятельность.

4. Органы исполнительной власти субъектов – уполномоченные органы, осуществляющие региональный государственный надзор в области технического состояния самоходных машин и иных видов техники, которые предусмотрены статьей 12.37, относится только к определенной технике, поднадзорной данным органам. Также органы исполнительной власти субъектов РФ осуществляют в сфере перевозок пассажиров и багажа в легковом такси, предусмотрена ст. 12.31.1, действие которой направлена на легковые такси.

5. Федеральный орган исполнительной власти уполномоченный орган, осуществляющий федеральный государственный надзор, который предусмотрен ст. 12.21.1, кроме случаев, когда фиксация административного правонарушения осуществляется специальными техническими средствами, работающими в автоматическом режиме. Также ст. 12.21.2 и ст. 12.21.3, при условии принадлежности транспортного средства иностранному перевозчику, кроме случаев, когда фиксация административного правонарушения осуществляется специальными техническими средствами, работающими в автоматическом режиме.

6. Военная автомобильная инспекция – специальный уполномоченный орган, осуществляющий регулирование в области дорожного движения военнослужащих лиц. Ответственность предусмотрена ч. 1–3 ст. 12.2, ч. 1,2,3 ст. 12.3, ч. 3 ст. 12.4, осуществляются кроме незаконного нанесения цветографической схемы легкового такси. В случаях, не связанных с проездом

на запрещающий сигнал светофора либо невыполнение требования об остановке перед стоп–линией при запрещающем сигнале светофора, регулируется ч. 1 и 2 ст. 12.5, ст. 12.6, ч. 1 и 3 ст. 12.7, ст. 12.12. Также не связанные фиксацией административного правонарушения осуществляется специальными техническими средствами, работающими в автоматическом режиме, согласно ст. 12.21, ст. 12.21.1 и в остальных случаях ст. 12.21.2, ч. 1 и 2 ст. 12.23, ч. 3 ст. 12.25, ст.12.31, 12.32, 12.37.

Административное правонарушение считается с момента составления протокола об административном правонарушении. Протокол является основанием возбуждения такого дела. Также наличие составленного протокола об административном правонарушении не гарантирует факта применения административного наказания в дальнейшем.

Постановление об административном правонарушении не будет составлен, если правонарушение зафиксировано специальным техническим средством, которое осуществляет работу в автоматическом режиме, ведет как фото, так и видео фиксацию. В данном случае Коннонов утверждает, что «постановление об административном правонарушении выносится, но без участия лиц, нарушивших правила дорожного движения. Порядок составления такого постановления об административном правонарушении регламентирован ст. 29.10 КоАП РФ, копия такого постановления должна быть отправлена лицу, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении, в течении трех дней»²⁰.

КоАП РФ полностью регламентирует рассмотрение дела об административном правонарушении, его порядок и специфику. Выделяют определенные стадии рассмотрения дел об административном правонарушении:

1. Составление протокола об административном правонарушении;
2. Административное расследование.

²⁰ Коннонов П. И. Административное право России. Общая часть: Учебник для высших учебных заведений – М.: Издательская группа «Юрист», 2016. 69 с.

Составление протокола об административном правонарушении регламентировано ст. 28.2 КоАП РФ. При совершении административного правонарушения составляется протокол об административном правонарушении, за исключением случаев, предусмотренных ст. 28.4 и частями 1 и 3 статьи 28.6 КоАП РФ.

В протоколе содержится:

- 1) Дата и место составления;
- 2) Данные, составившие протокол лица;
- 3) Данные, лица в отношении которого составлен протокол;
- 4) Данные лиц, которые оказались свидетелями и потерпевшими (при их наличии);
- 5) Время, место и событие правонарушения;
- 6) Статья КоАП РФ, которая предусматривает ответственность за правонарушение;
- 7) Объяснение физического лица либо законного представителя юридического лица, в отношении которых возбуждено дело;
- 8) Другие сведения, способствующие рассмотрению и разрешению дела.

При составлении протокола об административном правонарушении следует:

- 1) Заполнение протокола рекомендуется осуществлять ручкой с чернилами (черного, синего или фиолетового) цветов;
- 2) Избегать исправлений и пунктуационных ошибок;
- 3) При использовании показаний специальных технических средств, зафиксировать наименование и номер такого измерительного прибора, а также дату метрологической поверки;
- 4) Избегать формулировки общего характера (например, «тонер», «нарушил правила дорожного движения» и т.д.).

Протокол, составленный должностным лицом, должен содержать подписи: должностного лица, физическим лицом или законным представителем юридического лица, совершившего административное

правонарушение. При отказе данных лиц от его подписания в протоколе делается соответствующая запись. Копия протокола вручается физическому лицу или законному представителю юридического лица, в которых они должны оставить подпись. Также копию протокола может получить пострадавшее лицо, по собственному желанию²¹.

В соответствии со статьей 25.5 КоАП РФ в производстве по делу об административном правонарушении с момента составления протокола может участвовать защитник для оказания юридической помощи тому лицу, в отношении которого ведется производство, а для оказания юридической помощи потерпевшему может участвовать представитель.

Административное расследование происходит по факту ДТП, на месте его совершения. Регламентируется ст. 28.5 КоАП РФ, согласно этому должностное лицо составляет протокол об административном правонарушении или принимает решение о назначении административного расследования.

В работе Звоненко отмечается, что «административное расследование назначается в тех случаях, когда при выявленном правонарушении назначаются дополнительные экспертизы. Если не предоставляется возможность установить состав административного правонарушения уполномоченные органы придерживаются к возбуждению дела об административном правонарушении и назначают проведение административного расследования. Согласно ст. 28.7 КоАП РФ проведение административного расследования назначает уполномоченное на то лицо»²².

Если административное правонарушение повлекло причинение вреда здоровью потерпевшего, то следует составить:

- 1) Протокола осмотра места ДТП;

²¹ Худяков А.Н. Нормативное основание административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения / А.Н. Худяков // 20 лет Конституции России: актуальные проблемы развития правового государства: сборник научных трудов. – Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2014. 430 с.

²² Звоненко Д.П., Административное право. М.: 2012. 416 с.

- 2) Протокол осмотра ТС;
- 3) Схему места ДТП;
- 4) Справку по ДТП.

КоАП РФ предусматривает прекращение производства по делу об административном правонарушении, при наличии хотя бы одного из обстоятельств, предусмотренных ст. 24.5. Обстоятельства прекращения дела об административном правонарушении:

- 1) Отсутствие события административного правонарушения;
- 2) Отсутствие состава административного правонарушения, в том числе недостижение физическим лицом на момент совершения противоправных действий (бездействия) возраста, предусмотренного настоящим Кодексом для привлечения к административной ответственности (за исключением случая, предусмотренного частью 3 настоящей статьи), или невменяемость физического лица, совершившего противоправные действия (бездействие);
- 3) Действия лица в состоянии крайней необходимости;
- 4) Издание акта амнистии, если такой акт устраняет применение административного наказания;
- 5) Признание утратившими силу закона или его положения, устанавливающих административную ответственность за содеянное, за исключением случая одновременного вступления в силу положений закона, отменяющих административную ответственность за содеянное и устанавливающих за то же деяние уголовную ответственность;
- 6) Истечение сроков давности привлечения к административной ответственности;
- 7) Наличие по одному и тому же факту совершения противоправных действий (бездействия) лицом, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, постановления о назначении административного наказания, либо постановления о прекращении производства по делу об административном правонарушении, предусмотренном той же статьей или той же частью статьи настоящего

Кодекса или закона субъекта Российской Федерации, либо постановления о возбуждении уголовного дела;

8) Смерть физического лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении;

Исходя из всего вышесказанного можно сделать вывод, что основной задачей правоприменительной нормы являются профилактические работы с участниками дорожного движения. Также важно предупреждение и предотвращение административных правонарушений, в качестве мер пресечения «злостных» нарушителей.

ГЛАВА 2 ОСОБЕННОСТИ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ, СОВЕРШЕННЫЕ НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ

2.1 Характеристика отдельных административных правонарушений в области дорожного движения в Российской Федерации

В качестве определения и классификации административного правонарушения, как отдельного деяния, совершенного в области дорожного движения, выступает Постановление Пленума Верховного Российской Федерации от 25.06.2019 № 20. В данном постановлении рассмотрены вопросы, связанные с фиксации административного правонарушения специальными техническими средствами, работающими в автоматическом режиме. Также уделено внимание к правонарушениям связанными с ограничениями у субъектов права управления транспортным средством. В гл.

12 КоАП РФ определено, что из 41 административного правонарушения, только 9 могут быть совершены не водителями, а иными субъектами.

В большинстве случаев выделяют четыре вида административных правонарушений, которые чаще всего подвержены нарушению:

1. Управление ТС лицом, находящимся в состоянии опьянения;
2. Превышение разрешенной скорости;
3. Пересечение полосы встречного движения, либо движение не по выделенной полосе;
4. Управление ТС лицом, не имеющим права на такое.

Из материалов практики административных правонарушений в области дорожного движения, совершенных на автомобильном транспорте можно сделать вывод, что из 100 дел наиболее часто совершаются:

- нарушение ч.1 ст.12.1 КоАП РФ, а именно управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке;
- нарушение ст. 12.3 КоАП РФ, а именно управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов, установленных нормами ПДД;
- нарушение ст.12.7 КоАП РФ, а именно управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством;
- нарушение ст. 12.8 КоАП РФ, а именно управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения;
- нарушение ст. 12.9 КоАП РФ, а именно превышение установленной скорости движения;
- нарушение ст. 12.10 КоАП РФ, а именно не соблюдение норм, регламентированных законодательством по пересечению железнодорожных путей;
- нарушение ст. 12.15 КоАП РФ, а именно не соблюдение норм, регламентированных законодательством расположения транспортных средств на проезжей части, встречного разъезда или обгона;

– нарушение ст. 12.16 КоАП РФ, а именно несоблюдение лицами управляющими транспортными средствами требований, установленных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги;

– нарушение ст. 12.24 КоАП РФ, а именно несоблюдение ПДД, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего;

– нарушение ст. 12.26 КоАП РФ, а именно невыполнение требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения;

– нарушение ст. 12.27 КоАП РФ, а именно невыполнение водителем обязанностей в связи с ДТП.

В настоящее время вектор правовой культуры у лиц управляющих транспортными средствами имеет положительное направление. Стало сокращаться количество правонарушений, предусмотренных КоАП РФ, а в частности:

– Управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена, или транспортным средством, на котором незаконно установлен опознавательный знак "Инвалид" (ст. 12.5 КоАП РФ)

– Нарушение правил пользования мобильным телефоном водителем транспортного средства (ст. 12.36.1 КоАП РФ)

– Нарушение правил применения ремней безопасности и мотошлемов (ст. 12.6 КоАП РФ)

– Несоблюдение требований об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ст. 12.37 КоАП РФ)

Данная тенденция также получила свое направление, в связи с ужесточением императивных норм. Не стоит забывать и про усовершенствование автомобильных технологий. Многие автомобили снабжены системами безопасности, такими как:

– При не пристегнутом ремне издается неприятный звуковой сигнал;

– Разговор по телефону может осуществляться по средству «громкой связи», то есть обе руки находятся на руле;

– Функции камер переднего и заднего вида.

На данный момент административные правонарушения, совершенные в состоянии опьянения, имеют особую опасность. Субъектами таких правонарушений могут выступать как водители управляющие транспортным средством, так и пешеходы. Российское законодательство предусматривает достаточно жесткую ответственность за такие правонарушения, начиная от административной и заканчивая уголовной ответственностью, вплоть до лишения свободы. Интересно, что ответственность у пешехода находящегося в состоянии опьянения не является обстоятельством, нормативно отягчающим административную ответственность за соответствующие виды правонарушений. При рассмотрении статистики и административной практики, в большинстве случаев пешеходы находящиеся в состоянии опьянения становятся жертвами ДТП по собственной вине. Исходя из этого, при наличии вины водителя состояние опьянения, имевшееся у пешехода, крайне редко становится предметом самостоятельного правового анализа.

А.Н. Худяков в своих работах отмечает, «о наличии четырех классификации водителя, как субъекта правонарушений в области дорожного движения, связанных с игнорированием определенных юридических обязанностей, относящихся: 1) К процессу управления транспортным средством; 2) К установленным правилам допуска к управлению транспортным средством; 3) К возникновению чрезвычайной ситуации ДТП; 4) К выполнению законных требований уполномоченных должностных лиц»²³.

²³ Худяков А.Н. Нормативное основание административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения / А.Н. Худяков // 20 лет Конституции России: актуальные проблемы развития правового государства: сборник научных трудов. – Иркутск: Изд-во БГУЭП, 2014. 429 с.

Данная квалификация довольно структурированно характеризует лицо совершающее административное правонарушение, связанное с управлением транспортным средством.

Данной классификации также придерживается в своих работах Д.В. Иванов и отмечает, что «к первой группе можно отнести лиц, которые в момент управления транспортным средством на дорогах общего пользования, жилых зонах, автомагистралей допускают нарушение ПДД, в момент: осуществления маневра, проезда перекрестка, обгона, объезда, остановки, стоянки и др. Согласно ст. 12.24 КоАП РФ, в которой говорится о нарушении Правил дорожного движения, повлекшем причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью, осуществляется подтверждение данной квалификационной группы. При этом вид такого административного правонарушения в её диспозиции не раскрывается, так как может произойти в следствии нарушения любого положения закрепленного в ПДД»²⁴.

Также следует упомянуть нормы ПДД в которых, раскрываются обязанности водителя управляющего транспортным средством:

– п. 1.5 ПДД РФ, в котором участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасность для движения и не причинять вреда;

– ч. 2 п. 2.1.2 ПДД РФ, который устанавливает обязанность водителя при управлении мотоциклом быть в застёгнутом мотошлеме и не перевозить пассажиров без застёгнутого шлема;

– п. 9.1 ПДД РФ, который устанавливает количество полос движения для транспортных средств определяется разметкой или знаками, а если их нет, то самим водителем, с учётом ширины проезжей части, габаритов транспортных средств и необходимых интервалов между ними;

²⁴ Иванов Д.В. Административное право Российской Федерации. М.: Издательский дом Университета "Синергия", 2020. 320 с.

– п.10.1 ПДД РФ, который фиксирует обязанность водителя вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения;

– п. 22.8 ПДД РФ, который устанавливает запрет производить перевозку людей сверх количества, предусмотренного технической характеристикой транспортного средства.

Вторая группа характеризуется неисполнением установленных законодателем норм, связанных как с наличием или отсутствием у водителя документов подтверждающих право управления транспортным средством, так и документов на само транспортное средство. Перечень документов, который при себе обязан иметь водитель управляющий транспортным средством закреплен в п. 2.1.1 ПДД РФ:

– Водительское удостоверение на право управления транспортным средством соответствующей категории или временное разрешение;

– Регистрационные документы на данное транспортное средство, а при наличии прицепа – и на прицеп;

– В установленных случаях путевой лист и документы на перевозимый груз, а при перевозке крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов – документы, предусмотренные правилами перевозки этих грузов;

– В случаях, прямо предусмотренных действующим законодательством,

– В лицензионную карточку, путевой лист и товарно – транспортные документы;

– В страховой полис ОСАГО.

Российское законодательство выделяет ряд стандартов, таких как: ГОСТ Р 50577–93 «Знаки государственные регистрационные транспортных средств». Данный регламент устанавливает соответствие стандартам регистрационных номерных знаков, сроки действия отдельных из них («Транзит») и установленный порядок регистрации транспортных средств.

Некоторые водители игнорируют данный стандарт по различным мотивам (например, в современный период нередким является использование

водителем автомобилей, ввезенных из-за рубежа и не прошедших таможенные процедуры в силу их дороговизны).

К третьей группе можно отнести водителей, которые проигнорировали обязанности в связи с совершением ДТП. Укажем, что в соответствии с п. 2.5 Правил дорожного движения при ДТП водитель, причастный к нему, обязан:

– Немедленно остановить (не трогать с места) транспортное средство, включить аварийную световую сигнализацию и выставить знак аварийной остановки в соответствии с требованиями пункта 7.2 Правил дорожного движения, не перемещать предметы, имеющие отношение к происшествию;

– Принять возможные меры для оказания доврачебной медицинской помощи пострадавшим, вызвать «скорую медицинскую помощь», а в экстренных случаях отправить пострадавших на попутном, а если это невозможно, доставить на своем транспортном средстве в ближайшее лечебное учреждение, сообщить свою фамилию, регистрационный знак транспортного средства (с предъявлением документа, удостоверяющего личность, или водительского удостоверения и регистрационного документа на транспортное средство) и возвратиться к месту происшествия;

– Освободить проезжую часть, если движение других транспортных средств невозможно. При необходимости освобождения проезжей части или доставки пострадавших на своем транспортном средстве в лечебное учреждение предварительно зафиксировать в присутствии свидетелей положение транспортного средства, следы и предметы, относящиеся к происшествию, и принять все возможные меры к их сохранению и организации объезда места происшествия;

– Сообщить о случившемся в полицию, записать фамилии и адреса очевидцев и ожидать прибытия сотрудников полиции²⁵.

При этом законодатель за оставление места ДТП предусматривает административную ответственность, а в частности ст. 12.7 КоАП РФ. Также

²⁵ Постановление Правительства РФ «О Правилах дорожного движения» от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 26.10.2017) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47.

как и употребление алкогольных напитков и наркотических средств после ДТП, но до момента освидетельствования если таковое имеет необходимость.

Для данной группы характерна боязнь ответственности, связанная с возможным лишением управления транспортным средством. Большинство таких ДТП обусловлено нахождением участников в состоянии опьянения.

К четвертой группе можно отнести лиц управляющих транспортными средствами, которые придерживаются соблюдения исполнения законных требований должностных лиц. В ст. 12.25 КоАП РФ устанавливается ответственность за невыполнение законного требования о предоставлении либо об остановке транспортного средства, а ст. 12.26 – за отказ от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

Согласно п. 2.3.3. ПДД РФ, устанавливается обязанность предоставления транспортного средства водителем, в следствии исполнения уполномоченными лицами должностных обязанностей не терпящих отлагательств, а именно:

– Сотрудникам полиции, федеральных органов государственной охраны и органов федеральной службы безопасности в случаях, предусмотренных действующим законодательством;

– Медицинским и фармацевтическим работникам, для перевозки граждан в ближайшие лечебные учреждения (при наличии угрозы жизни).

Согласно п. 2.3.2. ПДД РФ по требованию должностных лиц, осуществляющих федеральный государственный надзор за безопасностью дорожного движения, водитель обязан проходить медицинское освидетельствование на состояние опьянения. Также в соответствии с п. 2.7 ПДД водителю запрещается:

– Управлять транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения;

– Употреблять алкогольные напитки, наркотические, психотропные или иные одурманивающие вещества после дорожно–транспортного происшествия, к которому он причастен, либо после того, как транспортное средство было остановлено по требованию сотрудника полиции, до проведения освидетельствования с целью установления состояния опьянения или до принятия решения об освобождении от проведения такого освидетельствования.

Л.Б. Антонова отмечает, что «в большинстве случаев обязанности связанные с группой правонарушений, включающих употребление опьяняющих веществ, с прямым умыслом не исполняются виновным. При совершении правонарушения закрепленного в ст. 12.25 КоАП РФ, водитель мотивирует свои действия руководствуясь не желанием оказать содействие в помощи пострадавшим лицам, также важную роль имеет экономия своего времени. При совершении правонарушения по ст. 12.26 КоАП РФ, целью виновного лица является сокрытие факта употребления веществ, ставших причиной нахождения его в состоянии как алкогольного, так и наркотического». В качестве защиты правонарушители, своими действиями стараются установить использование уполномоченными органами, средств и технических приборов, не соответствующих государственному стандарту, но в процессе изучения судебной практики, в большинстве случаев такие действия остаются без внимания судей²⁶.

В российском законодательстве, а в частности гл. 12 КоАП РФ, не уделяется должного внимания специальным признакам субъекта правонарушения, таким как:

- Стаж управления транспортным средством;
- Основа профессиональной деятельности, управления транспортным средством;
- Специальные полномочия: функции представителя власти.

²⁶ Антонова Л.Б. Проблемы назначения административных наказаний // Вестник Воронежского института МВД России. 2015. № 2. 76 с.

Вышеперечисленные признаки устанавливают, как положительные моменты например: воздействие на лиц управляющих транспортными средствами, профилактических действий. Так и отрицательные моменты, которые связаны с повышенной общественной опасностью административного правонарушения.

Первый признак указывает на уверенность водителя, имеющего не большой стаж управления транспортным средством, предотвратить наступление ДТП.

Второй признак строится на вовлечение, в качестве потерпевших посторонних лиц, находящихся с водителем (пассажиры такси, автобусов, троллейбусов и пр.). Осуществляя профессиональную деятельность водителями городского пассажирского и коммерческого маршрутного транспорта, первые значительно реже прибегают к нарушению норм административного законодательства, тогда как вторые зачастую становятся виновниками в ДТП, в следствии пренебрежительного отношения к установленным закон правилам.

В качестве третьего признака субъектами правонарушений выступают, сами уполномоченные органы, осуществляющие правопорядок. В некоторых случаях данные лица считают себя неприкасаемыми, в связи с занятием определенной должности.

Исходя из вышесказанного можно сделать вывод, что для предотвращения правонарушений необходимо ужесточить санкции, за наиболее часто совершаемыми правонарушения лицами осуществляющими управление транспортным средством. С учетом данных, полученных эмпирическим путем, такие составы можно включить: в ст. 12.1, 12.3, 12.7–12.10, 12.15, 12.16, 12.24, 12.26, 12.27 КоАП РФ. В качестве ужесточения таковых, стоит установить меры по повышению размеров административных штрафов, а также увеличить сроки лишения управления транспортным средством за несоблюдение определенных норм. Данные меры способны

привести к сокращению рецидивов совершения административных правонарушений, в следствии этого и совершения ДТП.

Административные правонарушения в области дорожного движения осуществляются не только лицами управляющими автомобилем, но и другими участниками дорожного движения, такими как:

- Пешеходами;
- Пассажирами общественного транспорта;
- Велосипедистами;
- Лицами управляющими мопедами;

В российском законодательстве закреплены два вида ответственности, для лиц, выступающих в качестве других участников дорожного движения:

1. Согласно ст. 12.30 КоАП РФ, законодатель предусматривает ответственность за нарушение пешеходом или пассажиром транспортного средства, лицом, управляющим велосипедом, либо возчиком или другим лицом, непосредственно участвующим в процессе дорожного движения, которое повлекло причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью.

2. Согласно ст. 12.29 КоАП РФ, законодатель предусматривает ответственность за нарушение пешеходом или пассажиром транспортного средства, лицом, управляющим велосипедом, либо возчиком или другим лицом, непосредственно участвующим в процессе дорожного движения, которое не повлекло последствий.

Данные субъекты в отличии от водителей управляющих транспортными средствами, в большинстве случаев не имеют специальных познаний в области дорожного движения. В частности, их познание ограничивается в предоставлении определенной информации в школах и других учебных учреждениях, а также материалов, полученных из сети «Интернет».

Исходя из всего вышесказанного можно сделать вывод, что субъектом административного правонарушения в области дорожного движения, выступают лица:

– Осуществляющие управление транспортным средством (в процессе эксплуатации автомобиля и обучения вождению);

– Передвигающиеся на транспортном средстве или участвующие в дорожном движении в ином качестве (пассажиры, пешеходы, велосипедисты и др.).

Предполагается разделение правонарушений, совершаемых участниками дорожного движения на четыре группы, связанных с обстоятельствами таковых:

- 1) В процессе управления транспортным средством;
- 2) При несоблюдении норм российского законодательства, в области наличия у водителей соответствующих документов на право управления транспортным средством;
- 3) При несоблюдении обязанностей в связи с ДТП;
- 4) При неисполнении законных требований уполномоченных лиц.

Мотивировочной частью у таких правонарушителей выступает: игнорирование правил и обязанностей, установленных для участников дорожного движения, завышенные представления о технических достоинствах транспортного средства, уверенность в ненаказуемости лица, совершающего противоправное деяние. В связи с этим Панкова определяет, «административное правонарушение в области дорожного движения, совершаемое физическим лицом, можно определить как общественно вредное противоправное виновно совершенное деяние, выразившееся в управлении транспортным средством водителем, а равно в ином нарушении правил дорожного движения иным его участником, запрещенное соответствующей административно–правовой нормой»²⁷.

В целях индивидуализации административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения установлена необходимость

²⁷ Панкова О.В. Административные правонарушения в области дорожного движения: комментарий к главе 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях / Панкова О.В. — Москва: Статут, 2016. 600 с.

закрепления в нормах Главы 12 КоАП РФ специальных признаков субъекта правонарушения – водителя:

- 1) Стажа управления транспортным средством;
- 2) Профессиональной основы управления транспортным средством;
- 3) Наличия функций представителя власти;
- 4) Наличия гражданства иностранного государства или статуса лица без гражданства.

2.2 Проблемы реализации института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

В настоящее время каждый человек сталкивается с внедрением в свою жизнь положений, связанных с научно – техническим прогрессом. Деятельность гражданина и применение им объектов, связанных с повышенной опасностью причинения вреда, когда традиционные принятые принципы и условия возложения гражданско – правовой ответственности оказываются безрезультативными либо используются с оговорками и ограничениями, обуславливают поиск новейших форм, методов, моделей правового регулирования и применение технических средств, работающих в автоматическом режиме, при выявлении нарушений правил дорожного движения, которые, как свидетельствует практика, содействует сокращению аварийности на дорогах²⁸. Вследствие этого, на мой взгляд, применение средств фото–, видео фиксации административных правонарушений специальными техническими средствами, является одной из основных проблем привлечения к административной ответственности в области дорожного движения. В начале более обширно рассмотрим формирование и порядок привлечения к административной ответственности, вследствие

²⁸ Морозов С.Ю. Применение средств фото– и видеофиксации дорожно– транспортных нарушений как направление предупреждения обязательств вследствие причинения вреда / С.Ю. Морозов, С.Г. Яшнова // Транспортное право. 2018 г. № 2. 23 с.

использования специальных технических средств фото–, видео фиксации правонарушения и исходя из этого, установить суть проблемы такого административного института.

Для устранения проблем законодательства в области дорожного движения возникла необходимость применения усилий, которые в дальнейшем должны оказать благоприятное влияние и воздействие на ныне существующее положение, связанное с привлечением к ответственности лиц, нарушающих законодательство, связанное с управлением транспортным средством. В следствии с этим, законодатель уделил свое внимание на разработку и утверждение Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года, тогда как выбор направлений развития транспортной системы базируется на проекте концепции долгосрочного социально–экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года. Основываясь на этом, предлагаются следующие изменения в действующее законодательство²⁹.

Согласно ст. Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196–ФЗ «О безопасности дорожного движения» предлагается закрепить определение административной ответственности за нарушения в области дорожного движения, дополнив его абзацем следующего содержания: «Административная ответственность за нарушения в сфере дорожного движения – это разновидность правовой ответственности, специфическая форма негативного реагирования со стороны государства в лице его компетентных органов на соответствующую категорию противоправных проявлений в сфере дорожного движения, согласно которым лицо, совершившее нарушение, должно ответить перед компетентными органами за свои неправомерные действия и понести за это ответственность в установленном законом порядке»³⁰.

²⁹ Ряпухина И.А., Денисов Р.В. Проблемы совершенствования правового регулирования в сфере обеспечения безопасности дорожного движения // Проблемы правоохранительной деятельности. 2014. № 2. 93 с.

³⁰ Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 г. № 196–ФЗ: по сост. на 18.05.2021 г. // Собрание законодательства РФ. № 50.

Возможность обнаружения административных правонарушений в области дорожного движения, с использованием технических средств фото-, видео фиксации, работающих в автоматическом режиме, довольно уверенно закрепились в настоящее время. Однако в действующем законодательстве отсутствует термин, устанавливающий определение технических средств наблюдения и контроля. В связи с этим предлагается дополнить ст. 2 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196–ФЗ «О безопасности дорожного движения» термином «технические средства наблюдения и контроля», под которыми следует понимать «целостный комплекс приспособленных для организации дорожного движения приборов и устройств, используемых для определения местоположения или идентификации участников дорожного движения и транспортных средств, а также средства регистрации, обработки и передачи информации и другое оборудование».

В соответствии с Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 октября 2012 г. № 1995–р «Об утверждении Концепции федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах», для нужд Госавтоинспекции было закуплено более 6000 технических устройств, способных фиксировать правонарушений в области дорожного движения, снабженных функциями фото и видео, работающих в автоматическом режиме³¹.

В рамках Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах» с 1 июля 2008 года были введены в процесс первые стационарные комплексы фото-, видео фиксации с централизованной обработкой информации³².

³¹ Распоряжение Правительства РФ О Концепции федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах" от 27 октября 2012 г. № 1995-р // Собрание законодательства РФ. № 103.

³² Постановление Правительства РФ "О федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 -2012 годах". от 20 февраля 2006 г. № 100 // Собрание законодательства РФ. № 13.

Первые комплексы фото–, видео фиксации административных правонарушений, работающих в автоматическом режиме, были установлены в центре города Москва. На данный момент времени не найдено региона, в котором бы отсутствовали данные технические средства.

В соответствии с Постановлением Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях», КоАП РФ получил особый порядок привлечения к административной ответственности за административные правонарушения в области дорожного движения при их фиксации работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото– и киносъемки, видеозаписи, либо работающими в автоматическом режиме средствами фото– и киносъемки, видеозаписи³³, состоит в следующем:

– Возбуждение дела об административном правонарушении осуществляется, на основании фото–, видео фиксации специальными техническими средствами, работающими в автоматическом режиме, нарушения норм российского законодательства в области дорожного движения;

– Материалы, полученные с камер, поступают в Центры автоматической фиксации административных правонарушений в области дорожного движения (далее – ЦАФАП);

– В соответствии с ч. 3 ст. 28.6 КоАП РФ, постановление об административном правонарушении выносится без лица, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении;

³³ Постановление Пленума Верховного Суда РФ "О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях" от 25.06.2019 № 20 // Российская газета. № 126.

– В соответствии с ч. 6 ст. 29.10 КоАП РФ, постановление формируется в виде электронного документа, с наличием примененных фото–, видео материалов. Юридическая сила такого документа подтверждается электронной печатью, а копия такого постановления направляется в бумажном виде, лицу в отношении которого возбуждено дело;

– В качестве административного наказания назначается административный штраф. Если санкция установленная, за совершенное административное правонарушения устанавливается в виде лишения управления транспортным средством или административным арестом, то назначается административный штраф в максимальном размере, установленном ч. 1 ст. 3.5 КоАП РФ;

– В соответствии с ч.1 ст. 2.6.1 КоАП РФ, субъектом правонарушения является собственник (владелец) транспортного средства, которым может быть как физическое, так и юридическое лицо. Также согласно п.3 ч. 1 ст.30.1 КоАП РФ в случае, не согласия с вынесенным постановлением, у него есть возможность обжалования в вышестоящий орган.

К основным нарушениям, которые выявляются при помощи дорожных камер и иных специальных технических средств, относятся:

– Превышение разрешенной административным законодательством в области дорожного движения скорости;

– Нарушения, связанные с дорожной разметкой, а в частности пересечение сплошной линии;

– Нарушение установленных правил парковки транспортного средства;

– Проезд на запрещающий сигнал светофора, а именно сигнал красного цвета;

– Не соблюдение требований, связанных с безопасностью водителя и пассажиров транспортного средства (отстегнутые ремни безопасности);

– Выезд на перекресток при образовании затора за ним;

– Поворот из второго ряда;

– Не включенные осветительные приборы, а именно дневные ходовые огни или ближний свет (в зависимости от времени суток);

– Использование мобильных средств связи, в процессе управления транспортным средством;

Зачастую субъектами обжалования выступают физические лица (владельцы транспортных средств), в отношении которых назначается постановление об административном правонарушении, зафиксированном приборами, работающими в автоматическом режиме. Хотя в данном случае устанавливаются факты выбытия транспортного средства из владения собственника (владельца) до совершения правонарушения, на основании этого постановления по подобным административным делам отменяются.

Причинами таких событий могут устанавливаться факт:

- Продажи транспортного средства;
- Передачи транспортного средства на основании договора аренды;
- Угон транспортного средства.

В случае, когда собственником транспортного средства выступает юридическое лицо, основными поводами для обжалования постановления об административном правонарушении, зафиксированном приборами, работающими в автоматическом режиме, выступают:

– Превышение скоростного режима, установленного ст. 12.9 КоАП РФ, совершенного на транспортном средстве, принадлежащем скорой помощи полиции, службам МЧС и пр., в процессе выполнения неотложных служебных заданий;

– В случаях владения или пользования транспортным средством другим лицом.

Фактический объем предоставленных доказательств не закреплен законодательством. В связи с этим, доказать указанные доводы в полном объеме не представляется возможным³⁴.

³⁴ Тихалева Е.Ю. Вопросы административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, зафиксированные средствами фото-, видео фиксации / Е.Ю.

Несмотря на то, что п. 27 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 № 20 содержит указания, согласно которому В случае несогласия с вынесенным в отношении собственника (владельца) транспортного средства постановлением о назначении административного наказания за правонарушение, выявленное и зафиксированное работающими в автоматическом режиме техническими средствами, при реализации своего права на обжалование данного постановления он освобождается от административной ответственности при условии, что в ходе рассмотрения жалобы будут подтверждены содержащиеся в ней данные о том, что в момент фиксации административного правонарушения транспортное средство находилось во владении или в пользовании другого лица либо к данному моменту выбыло из его обладания в результате противоправных действий других лиц (часть 2 статьи 2.6.1, примечание к статье 1.5 КоАП РФ). При этом собственник обязан представить доказательства своей невиновности.

К доказательственной базе, подтверждающей нахождения транспортного средства в пользовании или владении другим лицом, можно отнести:

- Доверенность подтверждающее право управление транспортным средством другим лицом;
- Внесение другого лица в полис обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО);
- Договор лизинга, аренды транспортного средства;
- Показания лица, который на момент нарушения административного законодательства в области дорожного движения, осуществлял управление данным транспортным средством;
- Показание свидетелей;

В соответствии со ст. 26.11 КоАП РФ данные, а также иные доказательства оцениваются в совокупности при осуществлении производства по административному делу.

Современная судебная практика в области дорожного движения, связанная с фиксацией административного правонарушения работающими в автоматическом режиме, устройствами оснащенными фото-, видео возможностями, имеет весьма спорный характер.

Так, из Постановления Верховного Суда РФ от 15 октября 2018 г. № 12–63/2018 в котором рассматривалась жалоба гражданина Г. на постановление старшего инспектора по ИАЗ ЦАФАП ГИБДД УМВД России по Пензенской области гражданкой А. №18810158180629000708 от 29 июня 2018 года о привлечении гражданина Г. к административной ответственности за совершение административного правонарушения, предусмотренного ч. 7 ст. 12.9 КоАП РФ, следует³⁵:

Гражданин Г. являясь собственником транспортного средства марки ЛЕКСУС RX350, нарушил положение п.10.3 ПДД РФ, так как двигался со скоростью 156 км/ч при максимально разрешённой 90 км/ч, чем превысил максимально разрешённую на данном участке скорость на 66 км/ч. Не согласившись постановлением, данный гражданин подал жалобу, в которой просит отменить его и прекратить производство по делу. В обосновании своей жалобы гражданин Г. указал, что в момент привлечения его к административной ответственности, инспектор не выяснил юридического состава правонарушения, поскольку в момент фиксации правонарушения он находился в другом городе. Также в материалах дела указан автомобиль белого цвета, хотя автомобиль гражданина Г. имеет серебристый цвет.

Суд, рассмотрев жалобу гражданина Г. на постановление об административном правонарушении, пришел к выводу, что что указанные

³⁵ Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 15.10.2018 № 12–63/2018 // Российская газета. №113.

доказательства с учётом требований, приведённых выше норм Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, не являются достаточными для вывода о нахождении транспортного средства в момент фиксации административного правонарушения в автоматическом режиме в пользовании иного лица.

Следовательно, решил отказать в жалобе гражданина Г. и оставить без изменения постановление старшего инспектора по ИАЗ ЦАФАП ГИБДД УМВД России по Пензенской области³⁶.

В ином же Постановлении Верховного Суда Российской Федерации 12 сентября 2018 г. № 8–56/2018 установлено, что гражданка В., являясь собственником транспортного средства, была привлечена к административной ответственности по ч. 2 ст. 12.9 КоАП РФ, нарушив скоростной режим, установленный законодательством в области дорожного движения. Гражданка В. обжаловала решения, вынесенные инспектором ЦАФАП и судебными инстанциями, решения о ее привлечении к ответственности оставлены без изменений, с мотивировкой отсутствия в них достаточных доказательств, подтверждающих факт управления автомобилем иным лицом в момент фиксации правонарушения техническими приборами³⁷.

Дальнейшим действием гражданки В. было обжалование решения, которые вынесены нижестоящими инстанциями в Верховный суд, основывая на данных устанавливающих, что в момент фиксации административного правонарушения приборами обладающими фото–, видео функциями, данным транспортным средством управлял гражданин А.

В качестве доказательственной базы гражданка В. предоставила, полис ОСАГО с отметкой о предоставлении права допуска к управлению данным автомобилем, а также показания гражданина А., в которых подтверждается

³⁶ Решение Стерлибашевского межрайонного суда Республики Башкортостан № 12–63/2018 от 15 октября 2018 г. по делу № 12–63/2018 // <https://sudact.ru/regular/doc/zyKzdYB7SrlF/>

³⁷ Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 12.09.2018 № 8–56/2018 // Российская газета. № 112.

факт управление транспортным данным гражданином в момент фиксации административного правонарушения.

В следствии чего, суд учел все обстоятельства и принял во внимания предоставленные доказательства. Жалоба гражданки В. Была удовлетворена³⁸.

Таким образом, подводя итог по судебной практике, можно сделать вывод, что внедрение нового способа фиксации правонарушений, по сути, повлекло изменение основополагающего принципа презумпции невиновности применительно к административным правоотношениям, поставив применение ст. 1.5 КоАП РФ в зависимость от него². Более того, В.И. Майоров, А.Д. Дымберов, П.В. Молчанов отмечают, что судья, не будучи компетентным в технических аспектах измерений с помощью специальных технических средств и их интерпретации, как правило, доверяет заключению Госавтоинспекции. Как показывает правоприменительная практика, в целом суды ориентируются на примечание к ст. 1.5 КоАП РФ, согласно которому обязанность доказывания лежит на лице, привлекаемом к административной ответственности³⁹.

Среди проблем данного института, можно выделить так же и процессуальные проблемы, связанные с привлечением лица к административной ответственности. Когда не истек срок давности привлечения к административной ответственности, принятие решения об отмене постановления должностного лица органа ЦАФАП ГИБДД и прекращении производства по делу в отношении собственника транспортного средства имеется возможность возбудить дело об административном правонарушении в отношении лица, у которого на момент фиксации административного правонарушения автомобиль находился во владении или

³⁸ Шергин А.П. Тенденции развития российского законодательства об административных правонарушениях / А.П. Шергин // Актуальные вопросы публичного права. 2012 г. № 8. 87 с.

³⁹ Майоров В.И., Дымберов А.Д., Молчанов П.В. Правовые проблемы применения специальных технических средств автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения / В.И. Майоров., А.Д. Дымберов., П.В. Молчанов // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2016 г. № 3. 72 с.

пользовании. Однако это бывает в редких случаях, поскольку предусмотренный законом двухмесячный срок обычно является явно недостаточным для привлечения другого лица к ответственности⁴⁰.

Также, в рамках рассматриваемой новеллы, следует рассмотреть вопрос о корректировке общих правилах назначения наказания. Так, согласно ч. 3.1 ст. 4.1 КоАП РФ в случаях, предусмотренных ч. 3 ст. 28.6 КоАП РФ, назначается административный штраф, размер которого должен быть наименьшим в пределах санкции Особенной части КоАП РФ. Критикуя данное положение, достаточно справедливо отмечает А.П. Шергин, что «по существу выбор размера административного штрафа (и только его) зависит не от характера, совершенного правонарушения и личности виновного, а от способа фиксации нарушения правил дорожного движения! Причем снижение размера административного штрафа презюмируется в отношении лиц, совершающих наиболее опасные нарушения правил дорожного движения (превышение установленной скорости, проезд на запрещающий сигнал светофора и др.)». И действительно, нельзя не согласиться с этим замечанием, так как на сегодняшний день, применение автоматической фиксации позволяет лицам, совершившим грубые нарушения правил дорожного движения, избежать ответственности в виде лишения права управления. Ведь при автоматической фиксации, как отмечалось ранее, предусмотрено наказание только в виде административного штрафа. Его размер может быть минимальным из тех, что предусмотрены санкцией статьи, или 5 000 рублей, если предусмотрено лишение права управления. Соответственно, проблема видится в том, что не предусмотрена адекватная дифференциация

⁴⁰ Мудрова Е.В. Привлечение к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения на основании фото-, видеофиксации / Е.В. Мудрова // Судья. 2015. №11. 36 с.

ответственности для тех, кто систематически нарушает установленные правила или совершает наиболее опасные нарушения⁴¹.

Так же отмечается, что из-за применения упрощенного порядка рассмотрения дел (ч. 3 ст. 28.6 КоАП РФ) ограничивается возможность присутствия собственника транспортного средства или лица, во владении или в пользовании которого находилось транспортное средство (в случае подтверждения, в соответствии с ч. 2 ст. 2.6.1 КоАП РФ, содержащихся в сообщении или заявлении собственника (владельца) транспортного средства данных). Применяется правило рассмотрения дела по месту фиксации правонарушения, ведь именно в орган, на территории обслуживания которого использовались специальные технические средства, поступают полученные материалы (ч. 5 ст. 29.5 КоАП РФ), что также снижает возможности защиты лица, в отношении которого ведется производство по делу, в случае проживания в другом регионе.

Одной из основных проблем, также считают привлечение к административной ответственности физических лиц, имеющих определенные привилегии, в связи занятия ими определенных должностей (судьи, прокуроры и пр.).

Еще одной из проблем можно выделить несовершенство измерительных приборов, устройств, обладающих функциями фото-, видео фиксации правонарушений в области дорожного движения, работающих в автоматическом режиме. Были зафиксированы случаи превышения скорости на 600, 700 км/ч, что не сопоставимо с техническими возможностями транспортного средства, хотя экспертиза показывала исправность камер. Также устанавливались случаи фиксации превышения скоростного режима автомобилем, который в этот момент находился на эвакуаторе.

Исходя из всего вышесказанного можно сделать ряд выводов:

⁴¹ Климович Е.В. О критериях применимости автоматической фиксации к административным правонарушениям в области дорожного движения / Е.В. Климович // Вестник Омской юридической академии. 2017 г. № 4 (37). 61 с.

1. Несовершенство измерительных приборов, устройств, обладающих функциями фото-, видео фиксации правонарушений в области дорожного движения, работающих в автоматическом режиме.

2. От признания факта совершения фиксации правонарушения в области дорожного движения в автоматическом режиме зависит определение субъекта ответственности, возможность применения минимальной штрафной санкции.

3. Упрощенный порядок производства по делу, снижающего возможности защиты прав лица, привлекаемого к ответственности.

Данные проблемы приводят к трудностям, связанным с возбуждением административного дела в области дорожного движения, способствуют нарушению норм, связанных с принципами неотвратимости наказания и презумпции невиновности.

2.3 Пути совершенствования законодательства об административной ответственности в области дорожного движения

Способность установления административной ответственности в области дорожного движения может быть рассмотрена с позиции формирования достаточности доказательственной базы, в следствии чего можно установить вывод о наличии вины субъекта административного правонарушения.

В процессе изучения дел об административных правонарушениях в области дорожного движения, можно заметить следующую тенденцию, что примерно в 25% случаев судьи приходили к выводу о невиновности лица в совершении административного правонарушения, в связи с недоказуемостью такого деяния. На основании того, что в данных случаях имеющиеся по делу об административном правонарушении доказательства собраны с нарушением закона.

Среди таких правонарушений можно выделить:

– Оформление протокольных материалов в несоответствующей форме;

- Расхождения объяснении водителя с составленной схемой ДТП или протокола осмотра места происшествия;
- Расхождение показания лица, привлекаемого к административной ответственности и потерпевшего или свидетеля происшествия;
- Расхождение данных о наличии состояния опьянения у лица, привлекаемого к административной ответственности;
- Иные ошибки, связанные с производством в административном деле.

При рассмотрении ряда определенных проблем, связанных с эффективностью административной ответственности в области дорожного движения, связанной с обеспечением лица, привлекаемого к административной ответственности, права на защиту своих интересов. Некоторые ученые юристы предлагают свои идеи для совершенствования административного законодательства в области дорожного движения.

Так, например Д.Ч. Купеева считает, что «для установления равенства в процессуальном положении обвиняемой стороны и лиц защищающих свои интересы, необходимо не просто продекларировать в КоАП РФ право адвоката на сбор доказательств, но и обеспечить его реализацию путем внесения в Закон об адвокатуре и КоАП РФ правовой нормы, устанавливающей ответственность за непредоставление либо за несвоевременное предоставление сведений, запрошенных адвокатом. К положениям, установленным в рамках ст. 25.5 КоАП РФ, предлагается закрепить право защитника на проведение расследования, предполагающее совершение действий по сбору, изучению и процессуальному оформлению доказательств, а порядок реализации данного права рационально определить в отдельной статье в рамках Главы 26 КоАП РФ»⁴². В большинстве случаев, рассмотрение дел об административном правонарушении связанных с лишением права управления транспортным средством при отрицании вины содеянного, принимает участия защитник, в том числе лицо занимающееся

⁴² Купеева Д.Ч. Статус защитника в административно–юрисдикционном процессе: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.14 / Д.Ч. Купеева. М., 2012. 26 с.

профессиональный деятельностью (адвокат). Имеется необходимость установления процессуальных гарантий, для лиц оказавшихся потерпевшими, особенно если такому причинен физический вред здоровью. Герман Е.С. выдвигает предложение, «о внесении в КоАП РФ положения, связанные с привлечением в качестве потерпевшего лица, которому административным правонарушением причинен физический, имущественный или моральный вред. В процессе рассмотрения дел об административном правонарушении, основаниями возбуждения которого стало, совершенное ДТП, необходимо при назначении наказания учитывать возмещение имущественного, физического и морального вреда потерпевшему»⁴³.

В современной литературе о возможных путях совершенствования административного законодательства в области дорожного движения закреплены стадии расследования и доказывания хода события происшествия:

- Возникновение опасной ситуации;
- Реакция водителя на данную ситуацию;
- Само событие происшествия;
- Последствия происшествия;
- Иные факторы, приводящие к нарушению безопасности дорожного движения.

Большое количество ДТП происходит, из-за неудовлетворительного состояния дорожного покрытия. Так в ст. 12.34 КоАП РФ установлена ответственность, только за несоблюдение требований в процессе благоустройстве дорожного покрытия, повлекшее ДТП. Дорожное движение осуществляется с использованием источников повышенной опасности, поэтому необходима разработка процедур страхования рисков, возникающих при эксплуатации дорог. В связи с этим предлагаются некоторые изменения в действующее законодательство в области дорожного движения:

⁴³ Герман Е.С. Административно-процессуальный статус физического лица – участника производства по делам об административных правонарушениях, имеющего личный интерес в деле: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.14 / Е.С. Герман. М., 2013. 19 с.

– 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 ДТП, 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»;

– установить в российском законодательстве ответственность юридических лиц, осуществляющих в сфере ремонта и содержания дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений.

В российском законодательстве в области дорожного движения, а именно предусмотренном гл. 12. КоАП РФ, установлена ответственность в виде лишения права управления транспортным средством. В данное время срок лишения варьируется от одного месяца до трех лет, что свидетельствует об их разграничении. Согласно ч.1 ст. 12.8 КоАП РФ, за управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, которое чаще всего влечет применение такого наказания, эта дифференциация просматривается весьма нечетко: от полутора до двух лет. Максимальный срок лишения права управления транспортным средством составляет три года и равен наказанию, предусмотренному ст. 264 УК РФ. В связи с этим проглядывается необходимость совершенствования административного законодательства в данной области, Ряпухина и Денисов предлагают внести некоторые изменения, а именно: «дополнить ст. 3.8 КоАП РФ закрепив в ней положение, связанное с наличием исключительных обстоятельств, устанавливающих сокращение минимального срока лишения специального права управления транспортным средством; дополнить ст. 3.8 КоАП РФ закрепив в ней положение, в соответствии с которым срок лишения права

управления транспортным средством продлить не менее чем на один год и не более чем на пять лет. Данная санкция будет применяться к лицу уклоняющимся от ответственности закрепленной административным законодательством в данной области; дополнить ст. 31.8 КоАП РФ закрепив в ней положения, 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; дополнить ст. 47 и ст. 264 УК РФ закрепив в них положения, устанавливающие увеличение срока права лишения управления транспортным средством до 15 лет, в следствии назначения дополнительного уголовного наказания»⁴⁴.

Ю.В. Москвина предлагает, «в качестве обеспечения закрепленной административным законодательством неотвратимости административной ответственности за нарушения ПДД РФ, повлекшие причинение вреда, предусмотреть в ст. 4.5 КоАП РФ возможность приостановления течения срока давности привлечения к административной ответственности в отношении лиц, нарушивших ПДД РФ и умышленно затягивающих сроки рассмотрения дела об административном правонарушении в области дорожного движения, повлекшем причинение вреда»⁴⁵. Проблемы затрудненности доказывания факта умышленного затягивания сроков по делам об административных правонарушениях в данной области, напрямую связаны с толкованием определения «умышленное затягивания» нынешним законодательством. Можно выделить ряд законных способов затягивания процессуальных сроков:

⁴⁴ Ряпухина И.А., Денисов Р.В. Проблемы совершенствования правового регулирования в сфере обеспечения безопасности дорожного движения // Проблемы правоохранительной деятельности. 2014. № 2. 93 с.

⁴⁵ Москвина Ю.В. Административная ответственность за нарушения правил дорожного движения, повлекшие причинение материального или физического вреда: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.14 / Ю. В. Москвина. СПб, 2012. 26 с.

– Ходатайство правонарушителя о предоставлении времени для заключения соглашения с адвокатом;

– Перенос судебного заседания в связи с отъездом в командировку;

– Заболевание правонарушителя, подтвержденное больничным листом;

Также Г.А. Кузьмичева и П.В. Молчанов закрепили, «ряд примеров умышленного затягивания рассмотрения дел в области дорожного движения, таких как: уклонение правонарушителя от получения судебных повесток и иных форм оповещения о судебных заседаниях; не явка в суд по причине болезни или командировки; момент обжалования постановления об административном правонарушении в области дорожного движения»⁴⁶.

Данные способы могут проявляться как положительный, так и отрицательный настрой осуществления защиты правонарушителем. В гражданском и связанным с ним законодательствами уже давно приняли во внимания такой аспект, как категория злоупотребления правом, чего не хватает в административном законодательстве. Сущность данного положения можно сопоставить, с правом лица находиться под защитой права, до момента установления противоречия с их назначением в административно–правовых нормах, которые используются в негативном ключе. Отталкиваясь от данных предположений, имеет смысл дополнить ст. 25.1 КоАП РФ, следующим положением:

– Злоупотребление правами со стороны лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, представляет собой создание им препятствий для быстрого, полного, объективного и своевременного рассмотрения дела об административном правонарушении. Злоупотреблением данными правами может признаваться умышленное затягивание реализации права на защиту, на ознакомление с материалами дела об административном правонарушении,

⁴⁶ Кузьмичева Г.А., Молчанов П.В. Принцип равенства перед законом и административная ответственность // Административное право и процесс. 2014. № 9. 136 с.

воспрепятствование производству по делу об административном правонарушении, либо иные действия (бездействие), в отношении которых имеются достаточные основания полагать, что они совершены в целях предотвращения административной ответственности.

– Доказательства, предоставленные лицом, в отношении которого ведется дело об административном правонарушении в области дорожного движения, при установлении факта злоупотребления правами, могут быть признаны не имеющими юридической силы. Настоящее административное законодательство устанавливает срок, не превышающий двух суток, во время которого правонарушитель может ознакомиться материалами дела об административном правонарушении и осуществлении возможности реализации иных процессуальных прав. В соответствии со ст. 4.5 КоАП РФ, происходит приостановление срока исковой давности, при установлении факта обжалования решения по делу об административном правонарушении в вышестоящий орган. Такой срок возобновляется после принятия такого дела вышестоящим должностным лицом (судьей)⁴⁷.

Для совершенствования КоАП РФ, предлагается применение определенных способов, которые позволят осуществить более детальный анализ и структурирование определенного административного правонарушения и установить ему определенную оценку. Одним из таких способов можно выделить, введение в диспозиции ряда статей КоАП РФ таких квалифицирующих признаков, как повторность, неоднократность, злостность, систематичность. Осуществление данных действий, могут привести к усилению административной ответственности за административные правонарушения в области дорожного движения, совершаемые автомобилистом⁴⁸.

⁴⁷ Семенов А.Э. Административная ответственность в области дорожного движения // Молодой ученый. 2015. № 3. 696 с.

⁴⁸ Януш Е.В. К вопросу о пробелах в российском законодательстве на примере административной ответственности за нарушение правил дорожного движения // Сибирский юридический вестник. 2016. № 4. 80 с.

Действующее административное законодательство в области дорожного движения использует установленные квалифицирующие признаки правонарушения, а именно в ч. 4 ст. 12.8, ч. ч. 6–7 ст. 12.9 КоАП РФ, закреплено более строгое наказания, связанное с фактом повторности совершения правонарушения. В связи с этим, к положительным последствиям приведет расширение ряда методов правового воздействия на правонарушителя с учетом характера, совершенного им правонарушения. В следствии чего, имеет смысл дополнить гл. 4 КоАП РФ, а именно включение ст. 4.3.1 связанную с обстоятельствами, отягчающими административную ответственность, следующими положениями:

1. При назначении административного наказания лицу, которое признано виновным в совершении административного правонарушения в области дорожного движения, закрепленного Главой 12 настоящего Кодекса, суд или должностное лицо учитывает, в качестве отягчающих обстоятельств, за совершенное административное правонарушение:

- 1) Установление материального ущерба, причиненного административным правонарушением;
- 2) Неподобающее поведение правонарушителя;
- 3) Совершение или попытка совершения насильственных действий, со стороны правонарушителя к другим участникам дорожного движения;
- 4) Нарушение обязанностей, связанных с совершением ДТП;
- 5) Необоснованное злоупотребление правами, предоставленными лицу, являющимся виновником в совершении административного правонарушения.

2. Назначение лицу, в действиях которого установлено любой из приведенных обстоятельств, максимального размера или срока наказания, за совершенное административное правонарушение.

3. При установлении более одного из приведенных обстоятельств, санкция, предусмотренная ч. 2 ст. 4.3.1 настоящего кодекса, увеличивается в двухкратном размере.

Исходя из всего вышесказанного можно сделать вывод, что для эффективности повышения мер административной ответственности в области дорожного движения, о неприемлемости установления административной ответственности за совершение правонарушений рассматриваемой категории иначе, чем в федеральном законе – Кодексе об административных правонарушениях Российской Федерации. Также благоприятным фактором может выступать повышения мер административной ответственности, связанных с изменением размера административных штрафов, также и сроков лишения права управления транспортным средством. Важным фактором является увеличение социальных гарантий как лиц, в отношении которых возбуждено дело об административном правонарушении в области дорожного движения, так и потерпевшего. В качестве необходимого изменения административного законодательства, считаю закрепление административно–правовой категории злоупотребления правами, установленными для лица, совершившего административное правонарушение, а также создание определенного перечня обстоятельств, которые способствуют ужесточению административного наказания, за совершенное в области дорожного движения административного правонарушения.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Административным правонарушением считается, противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, за которое настоящим Кодексом или законами субъектов Российской Федерации

об административных правонарушениях установлена административная ответственность.

Административные правила, являются базисом для соблюдения установленных норм, субъектами дорожного движения. Целью таких правил, становится поддержание государственной дисциплины и общественного порядка.

Основа системы правового регулирования дорожного движения – это институт административной ответственности, реализация которой основана на применении административных наказаний. Безусловно, данный фактор правоприменительной деятельности уполномоченных органов, осуществляющих контроль в области дорожного движения, является базовым предупреждения и в дальнейшем рассмотрения дел об административных правонарушениях, связанных с управлением транспортным средством.

Законодатель не обращает внимания на проблемы административной преюдиции в КоАП РФ, а просто основывается на УК РФ при наличии неоднократного совершения правонарушения. Уголовный Кодекс Российской Федерации преступным признает деяние, в следствии этого проблема административной преюдиции остается не решенной.

Статья 264.1 УК РФ, а именно закрепления в составах уголовных дел административной преюдиции, не привело к разрешению данных проблем. В дальнейшем рассмотрении такая норма привела к возникновению коллизии норм, предназначенных для охраны порядка в процессе эксплуатации транспортным средством. Для устранения данных проблем необходимо убрать из УК РФ нормы, связанные с административной преюдицией. Ведь, обязательным признаком преступления является общественная опасность и следует криминализировать только такие деяния.

Законодатель для решения данной проблемы, осуществляет попытку криминализации деяния, связанного с повторным управлением транспортным средством, лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения. Данная норма подтвердила возложенные на неё ожидания в предупреждении,

направленном на данные правонарушения как в отношении усиления ответственности, так и в отношении со стороны неотвратимости данного наказания. Согласно ст. 264.1 УК РФ обязательным квалификационным признаком состава преступления, выступает повторность привлечения к административной, либо уголовной ответственности по данной норме. В следствии этого, происходит наделение его специальным уголовно–правовым статусом. Стоит отметить, что до момента производства уголовного дела по ст.264.1 УК РФ, происходит административное производство, в котором устанавливаются все признаки данного состава преступления.

Исходя из вышеперечисленного можно сделать вывод, что статус субъекта правонарушения в области дорожного движения, совершенного на автомобильном транспорте, физического лица, осуществляющего управление транспортным средством выделенными ранее лицами, связанными с передвижением на автомобиле в качестве пассажира и лиц, осуществляющих движение на велосипеде. В соответствии с этим, выделяют четыре группы правонарушений, созданных водителем, в зависимости от обстоятельств совершения:

1. Связанных с процессом управления транспортным средством;
2. Связанных с нарушением установленным правилам допуска к управлению транспортным средством;
3. Связанных с возникновением чрезвычайной ситуации – ДТП;
4. Связанных с выполнением законных требований уполномоченных должностных лиц.

Мотивировочной частью у таких правонарушителей выступает: игнорирование правил и обязанностей, установленных для участников дорожного движения, завышенные представления о технических достоинствах транспортного средства, уверенность в ненаказуемости. В связи с этим административное правонарушение в области дорожного движения, совершаемое физическим лицом, можно определить как общественно вредное противоправное виновно совершенное деяние, выразившееся в управлении

транспортным средством водителем, а равно в ином нарушении правил дорожного движения иным его участником, запрещенное соответствующей административно-правовой нормой.

В российское законодательство, а в частности гл. 12 КоАП РФ, необходимо установить специальные признаки правонарушения, так должного внимания в нынешних нормах не уделяется. К таким признаком можно отнести:

1. Стаж управления транспортным средством;
2. Профессиональная деятельность, связанная с управлением транспортным средством;
3. Специальные полномочия: функции представителя власти.

Важно принять во внимание дополнения в некоторые нормы КоАП РФ, связанные с лишением лица специального права управления транспортным средством, предложенные ранее. Установить в ст. 3.8 КоАП РФ, положение, связанное с наличием исключительных обстоятельств, устанавливающих сокращение минимального срока лишения специального права. управления транспортным средством. Также в данной статье установить положение, в соответствии с которым срок лишения права управления транспортным средством продлить не менее чем на один год и не более чем на пять лет, направленная на лиц уклоняющихся от ответственности. В отношении ст. 31.8 КоАП РФ, предлагается установление положения 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. Для борьбы с лицами осуществляющими неоднократное управление транспортным средством в состоянии опьянения, предлагается закрепить в ст. 47 и ст. 264 УК РФ положения, устанавливающие увеличение срока права лишения управления транспортным средством до 15 лет, вследствие назначения дополнительного уголовного наказания.

Множество вышеперечисленных факторов являются предпосылками к совершению правонарушений, лицами управляющими ТС. Для кардинального решения данной проблемы, необходимо осуществление всех ранее перечисленных путей совершенствования как российского законодательства, так и отношения лиц, осуществляющих движение на ТС, к установленным правилам и нормам установленном в области дорожного движения.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

РАЗДЕЛ 1 НОРМАТИВНО ПРАВОВЫЕ АКТЫ И ИНЫЕ ОФИЦИАЛЬНЫЕ АКТЫ

1. Конституция Российской Федерации, принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. // Российская газета. 1993. № 237.

2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: Федеральный закон от 30.12.2001 № 195–ФЗ // Российская газета. № 72.
3. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63–ФЗ (ред. от 08.04.2021) // Собрание законодательства РФ. № 25.
4. Уголовно–процессуальный кодекс Российской Федерации от 18.12.2001 № 174–ФЗ (ред. от 29.07.2017) // Собрание законодательства РФ. № 52 (ч. I).
5. Кодекс Российской Федерации об административной ответственности: Проект № 917598–6 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://asozd.duma.gov.ru>.
6. Концепция общественной безопасности в Российской Федерации: утв. Президентом РФ от 14.11.2013 № Пр–2685 (ред. от 03.04.2017) [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/499059750> (дата обращения: 12.05.2021).
7. Федеральный закон «О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации» от 24.02.2021 № 22–ФЗ // Российская газета. № 41.
8. Федеральный закон «О транспортной безопасности» от 09.02.2007 № 16–ФЗ // Российская газета. № 36.
9. Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 21.04.2011 № 69–ФЗ // Российская газета. № 88.
10. Федеральный закон «О полиции» от 07.02.2011 № 3–ФЗ // Российская газета. № 25.
11. Федеральный закон «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации» от 23.06.2016 № 182–ФЗ // Российская газета. № 139.

12. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 г. № 196–ФЗ: по сост. на 18.05.2021 г. // Собрание законодательства РФ. № 50.
13. Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения» от 31.12.2014 № 528-ФЗ // Российская газета. № 1.
14. Постановление Правительства РФ «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» от 14.02.2009 г. № 112 // Российская газета. № 23.
15. Постановление Правительства РФ «О правилах дорожного движения» от 23.10.1993 № 1090 // Собрание актов Президента и Правительства РФ. № 47.
16. Постановление Правительства РФ "О федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2006 -2012 годах". от 20 февраля 2006 г. № 100 // Собрание законодательства РФ. № 13.
17. Постановление Правительства РФ «Об утверждении Правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов и правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным

средством» от 26.06.2008 № 475 (ред. от 10.09.2016) // Собрание законодательства РФ. № 27.

18. Распоряжение Правительства РФ О Концепции федеральной целевой программы "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах" от 27 октября 2012 г. № 1995-р // Собрание законодательства РФ. № 103.
19. Приказ Росстата «Об утверждении статистического инструментария для организации Министерством внутренних дел Российской Федерации федерального статистического наблюдения о дорожно –транспортных происшествиях» от 21.05.2014 № 402 // Собрание законодательства РФ. № 76.
20. Приказ Минздрава России (ред. от 18.12.2015) «О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения» от 14.07.2003 № 308 (ред. от 18.12.2015) // Российская газета. № 147.
21. Приказ ФАС России «Об утверждении методических рекомендаций» (вместе с Методическими рекомендациями об организации взаимодействия ФАС России с заинтересованными правоохранительными органами по выявлению, раскрытию и расследованию преступлений, связанных с ограничением конкуренции (статья 178 Уголовного кодекса Российской Федерации)) совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения» от 08.08.2019 № 1073/19 // Собрание законодательства РФ. № 1 (часть I).

РАЗДЕЛ II ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА

1. Алексеев, И.А., Станкевич, Г.В., Цапко, М.И., Свистунов, А.А., Белявский, Д.С., Хабибулина, О.В. Административное право. Учебник. М.: «Проспект», 2020. 256 с.

2. Амелин, А.В., Колоколов, А.В., Колоколова, М.Д. Постатейный комментарий к Кодексу РФ об административных правонарушениях. Часть первая. М.: «ГроссМедиа», «РОСБУХ», 2019. Т. 2. 1255 с.
3. Антонова, Л.Б. Проблемы назначения административных наказаний // Вестник Воронежского института МВД России. 2015. № 2. 76 с.
4. Барихин, А.Б. Большая юридическая энциклопедия. М.: Книжный мир, 2012. 946 с.
5. Барова, Е.В. Им закон не писан. Что делать с мажорами–гонщиками? [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.aif.ru/society/law/pochemu_im_zakon_ne_pisan_chno_delat_s_mazhorami-gonshchikami
6. Бахрах, Д.Н. Административное право: учебник для вузов / Д. Н. Бахрах. М., 2014. 539 с.
7. Братановский, С.Н. Административное право: учебник. М.: «Директ–Медиа», 2013. 266 с.
8. Герман, Е.С. Административно–процессуальный статус физического лица – участника производства по делам об административных правонарушениях, имеющего личный интерес в деле: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.14 / Е. С. Герман. М., 2013. 19 с.
9. Глущенко, П.П., Жильский, Н.Н., Кайнов, В.И., Куртяк, И.В. Административное право. СПб.: «Питер», 2017. 391 с.
10. Головкин, В.В. Учебник инспектора ГИБДД / В. В. Головкин. М., 2014. 141 с.
11. Госавтоинспекция [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.gibdd.ru/stat/>
12. Гречина, Л.А. Административное право РФ. Курс лекций. М.: «РГ–Пресс», 2018. 320 с.
13. Деменкова, Н.Г., Стариков, И.Ю., Игнатова, М.С. Административное право в схемах и таблицах. Учебник. М.: «Проспект», 2019. 112 с.

14. Добробаба, М.Б., Липатов, Э.Г., Чаннов, С.Е. Постатейный комментарий к Кодексу РФ об административных правонарушениях. Часть вторая. М.: «ГроссМедиа», «РОСБУХ», 2019. Т. 2. 1100 с.
15. Дугенец, А.С. Административно–юрисдикционный процесс // Юридическое образование и наука. 2012. № 3. 46 с.
16. Жеребцов, А. Н. Административное расследование правонарушений в области дорожного движения: учебное пособие для вузов / А.Н. Жеребцов, А. Н. Булгаков, Н.В. Павлов. — Москва: Издательство Юрайт, 2020. 116 с.
17. Журавлёва, А.С. Обеспечение безопасности дорожного движения в России / А.С. Журавлёва // Советник юриста. 2017. № 1. С.18–19.
18. Законы, кодексы и нормативно–правовые акты в Российской Федерации [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://legalacts.ru/>
19. Звоненко, Д.П., Административное право. М.: 2012. 416 с.
20. Иванов, Д.В. Административное право Российской Федерации. М.: Издательский дом Университета "Синергия", 2020. 320 с.
21. Климович, Е.В. О критериях применимости автоматической фиксации к административным правонарушениям в области дорожного движения / Е.В. Климович // Вестник Омской юридической академии. 2017 г. № 4 (37). 61 с.
22. Конин, Н.М., Маторина, Е.И. Административное право. Учебник. — М.: «Юрайт», 2018. 315 с.
23. Коннонов, П.И. Административное право России. Общая часть: Учебник для высших учебных заведений – М.: Издательская группа «Юрист», 2016. 69 с.
24. Копытов, Ю.А. Административное право: учебник для бакалавров. М.: «Юрайт», 2013. 354 с.
25. Королев, М.А. Административно-правовое регулирование и ответственность за нарушение Правил дорожного движения / М.А. Королев // Закон и право. 2009. № 12. 70 с.

26. Кузнецов, А.П. Актуальные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения на современном этапе // Транспортное право. 2012. № 1. 26 с.
27. Кузьмичева, Г.А., Молчанов, П.В. Принцип равенства перед законом и административная ответственность // Административное право и процесс. 2014. № 9. 136 с.
28. Ланкова, А.О. Статистика дорожно–транспортных происшествий в России / А.О. Ланкова // Научная дискуссия современной молодежи: экономика и право: сборник статей международной научно–практической конференции. – Пенза: «Наука и Просвещение» (ИП Гуляев, Г.Ю.), 2016. 101 с.
29. Лапина, М.А. Административное право: учебник. М.: «Кнорус», 2019. 450 с.
30. Ляшенко, Е.А. Административная ответственность за нарушения в области обеспечения безопасности дорожного движения – возникновение, становление, современность / Е.А. Ляшенко // Юрист–Правоведь. 2015. № 2. С. 75.
31. Майоров, В.И., Дымберов, А.Д., Молчанов, П.В. Правовые проблемы применения специальных технических средств автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения / В.И. Майоров., А.Д. Дымберов., П.В. Молчанов // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2016 г. № 3. 72 с.
32. Мигачев, Ю.И. Административное право Российской Федерации: учебник для вузов. М.: «Юрайт», 2014. 466 с.
33. Миронов, А.Н. Административное право. М.: «Юрайт», 2013. 300 с.
34. Морозов, С.Ю. Применение средств фото– и видеофиксации дорожно– транспортных нарушений как направление предупреждения обязательств вследствие причинения вреда / С.Ю. Морозов, С.Г. Яшнова // Транспортное право. 2018 г. № 2. 23 с.

35. Москвина, Ю.В. Некоторые вопросы административной ответственности за нарушение ПДД, повлекших дорожно–транспортные происшествия // Актуальные проблемы административного и административно процессуального права. 2012. 163 с.
36. Мудрова, Е.В. Привлечение к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения на основании фото–, видеофиксации / Е.В. Мудрова // Судья. 2015. №11. 36 с.
37. Мукабенов, М.В. Субъекты административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения: дис. ...канд. юрид. наук. М., 2015. 205 с.
38. Панкова, О.В. Административные правонарушения в области дорожного движения: комментарий к главе 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях / Панкова О.В. — Москва: Статут, 2016. 600 с.
39. Попова, Л.Л. Административное право Российской Федерации: учебник. М.: «Юрайт», 2013. 356 с.
40. Потапова, А.А. Административное право. Конспект лекций. Учебное пособие. М.: Проспект, 2020. 128 с.
41. Ракша, Н.С. Производство по делам об административных правонарушениях в структуре административного процесса // Академический вестник Ростовского филиала Российской таможенной академии. 2016. № 3 (24). 65 с.
42. Россинский, Б.В. Влияние административных наказаний в сфере дорожного движения на автомобильном транспорте: материалы ежегодной всероссийской научно–практической конференции (Сорокинские чтения) 30 марта 2016 г. СПб., 2016. 175 с.
43. Румянцев, Н.В. Административное право зарубежных стран. Учебник. — М.: Юнити–Дана, 2015. 456 с.

44. Ряпухина, И.А. Денисов, Р.В. Проблемы совершенствования правового регулирования в сфере обеспечения безопасности дорожного движения // Проблемы правоохранительной деятельности. 2014. № 2. 93 с.
45. Семенов, А.Э. Административная ответственность в области дорожного движения // Молодой ученый. 2015. № 3. 696 с.
46. Серков, П.П. Рассмотрение дел об административных правонарушениях в судах общей юрисдикции: науч.–практ. пособие. М.: НОРМА, 2013. 155 с.
47. Соколов, А.Ю. Административное право Российской Федерации. Учебник. М.: «Инфра–М», «Норма», 2016. 389 с.
48. Тихалева, Е.Ю. Вопросы административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, зафиксированные средствами фото–, видео фиксации / Е.Ю. Тихалева // Вестник Воронежского Государственного Университета. Серия: Право. 2017 г. № 3 (30). 170 с.
49. Худяков, А.Н. Нормативное основание административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения / А.Н. Худяков // 20 лет Конституции России: актуальные проблемы развития правового государства: сборник научных трудов. – Иркутск: Изд–во БГУЭП, 2014. 429 с.
50. Чепурных, Д.А. Административно–правовое регулирование по отдельным видам правонарушений в области обеспечения дорожного движения / Д.А. Чепурных // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). 2015. № 8. 285 с.
51. Шергин, А.П. Тенденции развития российского законодательства об административных правонарушениях / А.П. Шергин // Актуальные вопросы публичного права. 2012 г. № 8. 87 с.
52. Януш, Е.В. К вопросу о пробелах в российском законодательстве на примере административной ответственности за нарушение правил

дорожного движения // Сибирский юридический вестник. 2016. № 4. 80 с.

РАЗДЕЛ 3 ПОСТАНОВЛЕНИЯ ВЫСШИХ СУДЕБНЫХ ИНСТАНЦИЙ И МАТЕРИАЛЫ СУДЕБНОЙ ПРАКТИКИ

1. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 12.09.2018 № 8–56/2018 // Российская газета. № 112.
2. Постановление Пленума Верховного Суда РФ «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» от 24.03.2005 № 5 // Российская газета. № 80.
3. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 15.10.2018 № 12–63/2018 // Российская газета. № 113.
4. Постановление Пленума Верховного Суда РФ "О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях" от 25.06.2019 № 20 // Российская газета. № 126.
5. Постановление Пленума Верховного Суда РФ «О внесении изменений в постановление Пленума Верховного суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» от 24.05.2016 № 22 // Бюллетень Верховного Суда РФ. № 7.
6. Решение Стерлибашевского межрайонного суда Республики Башкортостан № 12–63/2018 от 15 октября 2018 г. по делу № 12–63/2018 // <https://sudact.ru/regular/doc/zyKzdYB7SrlF/>.

