

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ  
ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«ТЮМЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»  
ИНСТИТУТ ГОСУДАРСТВА И ПРАВА  
Кафедра административного и финансового права

ДОПУЩЕНО К ЗАЩИТЕ В ГЭК  
И ПРОВЕРЕНО НА ОБЪЕМ  
ЗАИМСТВОВАНИЯ  
Заведующий кафедрой  
административного и финансового права  
канд.юрид.наук., доцент С.В. Горovenko  
2016

**МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ**

ОСОБЕННОСТИ ПРИВЛЕЧЕНИЯ К ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА  
АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ  
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

40.04.01 Юриспруденция

Магистерская программа «Правовая организация деятельности органов  
публичной власти»

Выполнила  
студентка 3 курса  
заочной формы обучения



К.И. Литяева

Научный руководитель  
Доцент кафедры административного  
и финансового права,  
кандид. юрид. наук



Е.О. Винниченко

Рецензент  
Советник юстиции 3 класса,  
Помощник судьи  
Арбитражного суда ХМАО



Т.А. Калугина

Тюмень 2016

## СОДЕРЖАНИЕ

|  |    |
|--|----|
| ВВЕДЕНИЕ .....   | 3  |
| ГЛАВА 1. ЮРИДИЧЕСКАЯ ПРИРОДА АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ .....                 | 7  |
| 1.1 История становления и развития института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения ..... | 7  |
| 1.2 Понятие и структура административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения .....                      | 11 |
| ГЛАВА 2. ОСНОВАНИЯ И МЕХАНИЗМЫ ПРИВЛЕЧЕНИЯ К АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ..... | 33 |
| 2.1 Общая характеристика мер административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения .....                 | 33 |
| 2.2 Механизмы и мероприятия по привлечению к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения ..... | 37 |
| ГЛАВА 3. АНАЛИЗ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ХАНТЫ-МАНСИЙСКОМ ОКРУГЕ .....    | 43 |
| 3.1 Общие сведения по правонарушениям в области дорожного движения в Ханты-Мансийском автономном округе .....                      | 43 |
| 3.2 Пути повышения эффективности мер административной ответственности в целях обеспечения безопасности дорожного движения.....     | 52 |
| ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....   | 57 |
| ГЛОССАРИЙ .....  | 62 |
| СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ .....   | 63 |
| ПРИЛОЖЕНИЯ .....   | 69 |

## ВВЕДЕНИЕ

**Актуальность темы исследования.** В связи с беспрецедентным ростом автомобильного парка в Российской Федерации (который за последние годы по количеству автомобилей на одну тысячу человек населения (свыше 300) вышел на седьмое место в мире) и при этом серьезным отставанием развития соответствующей дорожной инфраструктуры на первый план выходит задача обеспечения безопасности дорожного движения.

По данным МВД России причин высокого уровня аварийности на дорогах России несколько. Однако в качестве основной из них большинство аналитиков единогласно выделяют противоправное поведение водителей транспортных средств, по вине которых происходит подавляющее большинство (более 80 %) дорожно-транспортных происшествий. По данным Судебного департамента при Верховном Суде РФ, только в 2015 году было наказано в административном порядке более четырех миллионов человек<sup>1</sup>. И большинство из них наказано именно за нарушения Правил дорожного движения.

Сокращение к 2016 году не менее чем в полтора раза количества погибших в результате ДТП - это одна из целей утвержденной в 2012 году Федеральной целевой программы обеспечения дорожного движения. И в качестве одной из основных мер по достижению этой цели разработчики этой федеральной целевой программы видят ужесточение административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, что, собственно, и наблюдается в течение последних лет.

Положительные сдвиги в этой области уже есть. Ужесточение административной ответственности за несоблюдение правил дорожного движения в последние годы привело к снижению числа отдельных видов дорожно-транспортных происшествий в 1,5-2 раза. Общее количество ДТП за пять месяцев 2016 года по

---

<sup>1</sup> См.: Российская газета. 2010. 11 февраля.

сравнению с аналогичным периодом 2015 года снизилось на 3,9 % и составило 63 тыс. 554 случая. При этом число погибших снизилось на 15,1 % и составило 7 тыс. 350 человек, а число раненых снизилось на 3,5 % и составило 79 тыс. 758 человек. Все указанные выше факторы и обуславливают в совокупности актуальность теоретического и научно-прикладного исследования юридической природы, оснований и мер административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения и выработку на этой основе соответствующих предложений по повышению эффективности данного правового института в системе мер по обеспечению безопасности дорожного движения.

**Степень научной разработанности темы исследования.** Проблемы обеспечения эффективности законодательства об административной ответственности постоянно находятся в центре внимания ученых-административистов. Заметный вклад в их разрешение в различные исторические периоды развития нашего государства внесли А.Б. Агапов, Ю.С. Адушкин, А.П. Алехин, Д.Н. Бахрах, К.С. Вельский, И.А. Галаган, В.В. Денисенко, Е.В. Додин, М.И. Еропкин, А.Е. Лунев, В.М. Манохин, М.Я. Масленников, Б.В. Российский, Н.Г. Салищева, В.Д. Сорокин, И.В. Тимошенко, Ю.А. Тихомиров, А.П. Шергин, А.Ю. Якимов и др.

Проблемы административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения и административно-юрисдикционной деятельности ГИБДД были предметом исследования А.А. Белова, С.И. Бертуша, Н.П. Балашовой, С.И. Гирько, В.В. Головки, Р.И. Денисова, В.И. Жулева, Ю.П. Луконина, Л.Л. Лукьянова, В.С. Куракова, В.И. Майорова, В.П. Митина, П.А. Солошенко, Ф.З. Эльбердовой.

Вопросы исполнения постановлений о назначении административных наказаний рассматривались в работах С.Л. Басова, Н.Е. Бузниковой, И.И. Веремеенко, А.С. Дугенца, И.Н. Зубова, С.И. Котюргина, Л.Л. Попова, А.Н. Сарычева и др.

**Целью исследования** является рассмотрение административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения и выработка как

теоретических, так и практических предложений, направленных на повышение эффективности мер административной ответственности в контексте обеспечения безопасности дорожного движения.

Для достижения указанной цели необходимо решить следующие **задачи**:

- изучить юридическую природу административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения;
- проанализировать основания, механизмы и проблемы привлечения к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения;
- дать общую характеристику мер административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, обосновать предложения по их совершенствованию;
- провести анализ в области правонарушения в области дорожного движения по Ханты-мансийскому автономному округу;
- на основе анализа соответствующей правоприменительной практики сформулировать рекомендации по совершенствованию законодательства об административной ответственности в области дорожного движения.

**Объектом исследования** являются общественные отношения, возникающие в процессе установления и реализации административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

**Предметом исследования** выступает правовая природа института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, а также закономерности становления, развития и применения законодательства об административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

**Методологической основой исследования.** В целях получения достоверных результатов при решении поставленных выше задач автором были использованы как общенаучный метод познания, так и частнонаучные, и специальные методы:

исторический, формально-юридический, логико-юридический, сравнительно-правовой, системно-структурный, статистический, а также анализ документов и материалов практики.

**Теоретическую основу исследования** составили труды отечественных ученых в области юридической ответственности, в области административной ответственности как одной из ее разновидностей, в области уголовного права (на стыке анализа соответствующих проблем), а также публикации в периодической печати, посвященные проблемам обеспечения безопасности дорожного движения.

**Теоретическая значимость исследования** определяется тем, что ее результаты могут внести как определенный вклад в развитие науки административного права вообще, так и административно-деликтного права как его важнейшей и неотъемлемой составляющей.

**Практическая значимость работы** определяется возможностью использования ее результатов в устранении выявленных в ходе исследования пробелов как в нормативном регулировании анализируемого правового института, так и в правоприменительной деятельности соответствующих субъектов административной юрисдикции. Не исключается также и возможность использования результатов работы в учебном процессе при изучении таких курсов, как «Административное право», «Административная ответственность», «Административная деятельность органов внутренних дел» и др.

**Структура дипломной работы.** Дипломная работа состоит из введения, трех глав с подпунктами, заключения, списка использованной литературы и приложений.

# **ГЛАВА 1. ЮРИДИЧЕСКАЯ ПРИРОДА АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

## **1.1 История становления и развития института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения**

История становления и развития административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, следует рассматривать через призму истории, как самого института административной ответственности, так и истории становления и развития правоотношений в области дорожного движения.

На основе анализа соответствующих исторических фактов, в настоящей дипломной работе я попыталась показать, что развитие автомобилестроения неразрывно связано с историей законодательного урегулирования этого достижения научно-технического прогресса, в том числе и в вопросах установления и применения мер юридического воздействия на его владельцев и пользователей.

Административная ответственность устанавливается федеральными законами и законами субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях. Следовательно, она имеет собственную норматив-но-правовую основу. Нормы административной ответственности образуют самостоятельный институт административного права.

Многоплановость и сложность общественных отношений, складывающихся в сфере дорожного движения, обуславливают наличие множества нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность в данной сфере. Вся совокупность таких актов представляет собой определенную систему, которую составляют федеральные законы, указы Президента Российской Федерации, постановления Правительства Российской Федерации, отраслевые и межотраслевые нормативные

правовые акты, законодательные и подзаконные акты субъектов Российской Федерации.

В настоящее время в России правовое регулирование вопросов дорожного движения в основном осуществляется Федеральным законом от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (с изменения ФЗ от 23.07.2013 г. № 196-ФЗ вступили в силу с 1 сентября 2013 г.), который определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации и обеспечивает регулирование вопросов, связанных с охраной жизни, здоровья и имущества граждан, защитой их прав и законных интересов, а также защитой интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий.

Кроме того дорожное движение по дорогам страны регулируется принятыми Правительством Российской Федерации 23 октября 1993 г. Правилами дорожного движения Российской Федерации (с изменениями от 23.07.2013 № 621, вступившими в силу 01.09.2013 г), а также еще 15 нормативными актами Правительства России и нормативными правовыми актами Министерства транспорта России и Министерства Внутренних Дел России, которые в той или иной степени, затрагивают вопросы правового регулирования движения по автодорогам.

Наряду с нормативными актами Российской Федерации, в соответствии с Конституцией нашего государства, на территории страны обязательными к исполнению являются и положения норм международного права, к которым в сфере дорожного движения относятся 15 международных актов подписанных Российской Федерацией.

Однако единый нормативный акт, регулирующий все вопросы, связанные с дорожным движением, в настоящее время у нас в стране отсутствует.

Поэтому необходимо отметить, что Федеральный закон РФ «О безопасности дорожного движения» на сегодня является единственным документом федерального уровня, регулирующим сферу дорожного движения.

Учитывая изложенное, представляется целесообразным проанализировать его содержание и практическое исполнение с тем, чтобы наиболее полно представить себе какие вопросы необходимо решить в будущем законе «О дорожном движении» и обосновать необходимость его разработки.

Закон «О безопасности дорожного движения» сыграл положительную роль в деле упорядочения правового регулирования в сфере дорожного движения, несомненно, оказал положительное влияние на состояние безопасности дорожного движения в стране.

Постановление Правительства РФ от 12.08.1994 г. № 938 "О государственной регистрации автотранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации" (с изменениями и дополнениями от 12.11.2012).

Данным постановлением устанавливается, что на территории РФ регистрацию автотранспортных средств, тракторов, самоходных дорожно-строительных и иных машин с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания более 50 кубических сантиметров и прицепов к ним осуществляют: подразделения Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России, органы государственного надзора за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники в Российской Федерации, таможенные органы Российской Федерации, военные автомобильные инспекции (автомобильные службы) федеральных органов исполнительной власти, в которых предусмотрена военная служба, и иных организаций, имеющих воинские формирования.

Обязанности по регистрации и снятию с учета транспортных средств возложены на их владельцев. Регистрация, в том числе временная, как и изменение регистрационных данных транспортных средств не осуществляются без представления их собственниками или иными владельцами страхового полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства. За неисполнение данного постановления, также предусмотрена административная ответственность КоАП РФ.

Основным федеральным актом, устанавливающим административную ответственность является Кодекс об административных правонарушениях Российской Федерации принят 20 декабря 2001 года, вступивший в силу 1 июля 2002 года. Административная ответственность в области дорожного движения регулируется главой 12 данного кодекса. В этой главе устанавливается санкция за конкретное административное правонарушение в области дорожного движения.

В целях реализации единой государственной политики в области безопасности дорожного движения был подписан Указ Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» с изменениями от 1 июня 2013 г), которым устанавливалось, что федеральный орган исполнительной власти в пределах своей компетенции может принять меры по установлению единой системы правил, стандартов и технических норм в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также разработать дополнительные мероприятия в целях усиления государственного надзора и контроля в этой области.

Также данным указом было утверждено и Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, Государственная инспекция безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (Госавтоинспекция) осуществляет федеральный государственный надзор и специальные разрешительные функции в области безопасности дорожного движения. В эти разрешительные функции входит также применение мер административной ответственности за совершение административных правонарушений в области дорожного движения.

Если проанализировать зарубежное законодательство, то можно видеть, что правовое регулирование дорожного движения и его безопасность в Российской Федерации в основном соответствует принципам, установленным международными нормативными документами. Однако сегодня наша страна относится к тем немногим странам, где до сих пор не приняты законы о дорожном движении. В настоящее время

подобные законы приняты в бывших республиках СССР - Латвии, Эстонии, Азербайджане, Украине, Белоруссии.

Конвенция о дорожном движении в Вене 8 ноября 1968 года, с изм., внесенными Европейским соглашением от 01.05.1971, поправками от 16.02.2012 г.,) была подписана к облегчению международного движения и повышению безопасности на дорогах путем принятия единообразных правил движения.

Административная ответственность является наиболее распространенным и востребованным видом юридической ответственности. Этот институт активно участвует в обеспечении стабильности общественной жизни и повышении гарантий защищенности прав граждан и тем самым приобретает значимость эффективного правового способа воздействия на общественные отношения.

Законодательство об административной ответственности постоянно совершенствуется, и в большей степени изменения касаются института административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения. В принятый Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ только за нынешний год было внесено и рассмотрено больше пятидесяти поправок и изменений.

В текущем году принят ряд законов, которые, как мы рассчитываем, в значительной мере поднимут уровень водительской дисциплины на дорогах России и окажут положительное влияние на обеспечение безопасности всех участников дорожного движения. Один из важнейших документов -- Федеральный закон от 23 июля 2013 г. № 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения", который с 1 сентября 2013 г. вступил в силу.

Законодатель внес большое количество изменений, особенно в главу 12 КоАП РФ. Проанализировав поправки можно увидеть увеличение санкций в каждой статье. Можно тем самым сказать, что минимальная сумма штрафа за все административные правонарушения в области дорожного движения составляет 500 рублей. Кроме того, за ряд правонарушений, наиболее часто являющихся причинами смертельных

дорожно-транспортных происшествий, законом вводится повышенная ответственность в случае их повторного совершения.

## **1.2 Понятие и структура административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения**

Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (далее КоАП РФ) вступил в силу 1 июля 2002 года. Законом установлены новые виды административных правонарушений, в большинстве случаев изменена мера административной ответственности в области дорожного движения. Не оставили законодатели без внимания и процедуру рассмотрения подобных дел.

Достаточно сказать, что теперь административные правонарушения в области дорожного движения выделены в отдельную главу. В КоАП РСФСР ответственность за подобные нарушения была предусмотрена главой 10, которая называлась «Административные правонарушения на транспорте и в области дорожного хозяйства и связи».

Административные правонарушения в сфере дорожного движения имеют общий признак — это общественная опасность, то есть противоправное действие или бездействие (нарушение правил дорожного движения, нормативных актов о безопасности дорожного движения), совершенное физическим или юридическим лицом, за которое на основании закона предусмотрена административная ответственность. Однако она не может быть возложена на лицо, если в его действиях (бездействии) нет вины. Вина — это основной признак административного правонарушения, без которого лицо не может быть привлечено к ответственности. Новым Кодексом установлено такое понятие, как презумпция невиновности: при недостаточности доказательств либо при неоднозначности таковых лицо, в отношении которого ведется административное разбирательство, не может быть привлечено к ответственности.

Произошли изменения и в вопросах привлечения к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения (ПДД) военнослужащих и иных лиц, на которых распространяется действие дисциплинарных уставов. Статья 2.5 КоАП РФ определяет, что указанные лица теперь несут административную ответственность за нарушение ПДД на общих основаниях, то есть к ним применяются такие виды наказания, как штраф и лишение права управления транспортным средством. Однако к таким лицам не применяется административный арест, а к военно-служащим, проходящим военную службу по призыву, не применяется также и штраф.

Что касается непосредственно составов административных правонарушений в области дорожного движения, то они определены в тридцати шести статьях главы 12 КоАП РФ.

*Приводим перечень административных наказаний за совершение правонарушений, предусмотренных главой 12 КоАП РФ:*

- -предупреждение;
- -административный штраф;
- -конфискация предмета административного правонарушения (статья 12.4, часть 2, статья 12.36);
- -лишение права управления транспортным средством;
- -административный арест (статья 12.27, часть 2).

Самым распространенным видом наказания за совершение нарушений в области дорожного движения является административный штраф. Размеры его составляют от одной второй до двадцати МРОТ (минимальный размер оплаты труда) для физических лиц, не являющихся должностными лицами.

Дела об административных правонарушениях, за совершение которых предусмотрено наказание в виде штрафа, имеют право рассматривать в пределах своей компетенции начальник подразделения ГИБДД, его заместитель, командир

полка (батальона, роты) ДПС, его заместитель, сотрудники ГИБДД, имеющие специальные звания (далее — уполномоченные лица).

Дела об административных правонарушениях, за совершение которых предусмотрено наказание в виде лишения права управления транспортным средством, конфискации предмета правонарушения или административного ареста, рассматриваются судьями. Следует подчеркнуть, что в отношении военнослужащих и лиц, призванных на военные сборы, подобные дела рассматривают судьи гарнизонных военных судов.

В настоящее время существует десять составов административных правонарушений, за совершение которых водитель может быть лишен права управления транспортным средством (ТС). Среди них:

- -управление ТС в состоянии опьянения (часть 1 статьи 12.8);
- -передача управления ТС лицу, находящемуся в состоянии опьянения (часть 2 статьи 12.8); превышение установленной скорости движения ТС на величину более 60 км/ч (часть 4 статьи 12.9);
- -пересечение железнодорожного пути вне переезда, выезд на переезд при закрытом или закрывающемся шлагбауме либо при запрещающем сигнале светофора или дежурного по переезду, а равно остановка или стоянка на железнодорожном переезде (часть 1 статьи 12.10);
- -выезд на сторону проезжей части дороги, предназначенную для встречного движения, в случаях, если это запрещено ПДД (часть 3 статьи 12.15);
- -непредоставление преимущества в движении ТС, имеющему нанесенные на наружные поверхности специальные цветографические схемы, надписи и обозначения и передвигающемуся с одновременно включенными проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом (часть 2 статьи 12.17);
- -нарушение правил перевозки опасных, крупногабаритных или тяжеловесных грузов (часть 2 статьи 12.21);

- -нарушение ПДД или правил эксплуатации ТС, повлекшее причинение легкого вреда здоровью потерпевшего (статья 12.24);
- -невыполнение законного требования сотрудника милиции о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (статья 12.26);
- -оставление водителем в нарушение ПДД места ДТП, участником которого он является (часть 2 статьи 12.27). Кстати, за данное правонарушение может быть применен и административный арест на срок до пятнадцати суток.

При совершении правонарушения в области дорожного движения во всех случаях (за исключением тех, когда назначается предупреждение или штраф, не превышающий одного МРОТ) составляется протокол об административном правонарушении в соответствии со статьей 28.2 КоАП РФ. Протокол подписывается соответствующим должностным лицом, его составившим, и физическим лицом, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении (оно считается возбужденным с момента составления протокола). По просьбе физического лица ему вручается копия протокола под расписку.

С термином же «административная ответственность» дело обстоит гораздо сложнее, поскольку, несмотря на его как нормативную, так и обыденную восприимчивость, а также на многогранность и многоаспектность его сущностного выражения в трудах отечественных юристов, этот юридический термин до сих пор не имеет не то что своего легального воплощения, но даже единого подхода к его определению среди ученых-административистов. При этом мы полностью разделяем последовательно отстаиваемую И.В. Тимошенко<sup>2</sup> позицию о том, что, несмотря на огромную роль научных определений в правоведении и в практической жизни, только законодательно закрепленное определение того или иного понятия (емкое, краткое и

---

<sup>2</sup> См.: Тимошенко И.В. Понятийный аппарат законодательства об административной ответственности: состояние и направления развития: Дис. ... д-ра юрид. наук. Ростов н/Д, 2006. С. 339-340.

в то же время всеобъемлющее) может придать ему высшую качественную ценность в аспекте его эффективного восприятия людьми и отражения в их правосознании.

В этой связи в качестве одного из терминологических недостатков понятийного аппарата российского законодательства об административной ответственности, требующим своего устранения, этот ученый видит отсутствие в КоАП РФ нормативно закрепленного определения термина «административная ответственность», что не только обедняет само его содержание, но и лишает стержневой направленности многие содержащиеся в нем нормы<sup>3</sup>. И мы полностью разделяем эту позицию. Ведь любой (в том числе и юридический) термин выражает качественную и количественную характеристику стоящего за ним понятия. И именно в понятии отражаются общие и наиболее существенные свойства соответствующих вещей или явлений. Понятие содержит самый высокий уровень обобщения признаков определяемого в нем предмета или класса предметов.

В опубликованной в 1988 году под редакцией В.М. Манохина и Ю.С. Адушкина монографии «Административная ответственность» содержится следующее определение этой правовой категории: «Административная ответственность есть институт административного принуждения, состоящий в претерпевании лицами административных взысканий по перечню ст. 12 Основ за административные правонарушения, признаваемые в качестве таковых особенной частью кодексов союзных республик об административных правонарушениях и некоторыми другими актами»<sup>4</sup>.

Однако такой подход - далеко не единственный. «Административную ответственность, - писал, в частности, практически тогда же В.А. Юсупов, - можно охарактеризовать как регламентированную нормами права и правоприменительными актами систему общественных отношений, обеспечивающих исполнение

---

<sup>3</sup> См.: Тимошенко И.В. Понятие административной ответственности // Северо-Кавказский юридический вестник. 2009. № 2. С. 75.

<sup>4</sup> Административная ответственность в СССР / Под ред. В.М. Манохина и Ю.С. Адушкина. Саратов, 1988. С. 23.

административно-правовой обязанности»<sup>5</sup>. Слишком уж «широкое», на наш взгляд, определение, практически отождествляющее административную ответственность со всеми иными разновидностями ответственности по административному праву, в частности, с ответственностью дисциплинарной. Пожалуй, действительно верным при таком подходе является лишь определение понятия административной ответственности именно как системы соответствующих общественных отношений. Но об этом более подробно ниже.

Административная ответственность действительно содержит в себе в себе элементы более широкого понятия - «юридическая ответственность», является ее разновидностью и содержит в себе все признаки последней, т.е.:

- во-первых, представляет собой вид государственного принуждения;
- во-вторых, выражает правовое состояние, при котором правонарушитель претерпевает неблагоприятные последствия личного или имущественного характера;
- в-третьих, наступает в результате применения к правонарушителям санкций правовых норм;
- в-четвертых, воплощается в процессуальной форме.

Можно приводить и другие примеры научных подходов к определению понятия административной ответственности в науке административного права 60-х - 80-х годов прошлого столетия. Их немало. Но достаточно будет привести лишь фамилии таких известных ученых-административистов, как Д.Н. Бахрах, К.С. Вельский, И.А. Галаган, И.И. Веремеенко, Е.В. Додин, Б.М. Лазарев, А.Е. Лунев, В.М. Манохин, Н.Г. Салищева, М.С. Студеникина, Л.Л. Попов, А.П. Шергин, О.М. Якуба, Ц.А. Ямпольская и др. И все они, так или иначе, принимали попытки в своих научных работах выработать концептуальные подходы к определению этого понятия.

Ни Основы законодательства Союза ССР 1980 г. об административных правонарушениях, ни КоАП РСФСР 1984 г. (равно как и соответствующие кодексы

---

<sup>5</sup> Юсупов В.А. Теория административного права. М., 1985. С. 112.

иных союзных республик СССР), ни ныне действующий КоАП РФ, так и не сформулировали в своих нормах понятия административной ответственности. Спрашивается - почему? Ответ очевиден - отсутствует единство правопонимания в этом вопросе.

Как отметил, профессор К.С. Вельский в одной из своих работ, посвященных анализируемой нами проблематике, неудачи в поисках оптимального определения административной ответственности обусловлены главным образом тем, что для его формулирования недостаточно того «понятийного» материала, которым на тот момент располагала отечественная наука административного права<sup>6</sup>. И далее ученый указал на необходимость использования при разработке понятия административной ответственности метода обращения к понятийному аппарату других наук - уголовного права, социологии, истории, философии, теологии и пр., отмечая, что в плане генезиса категории «ответственность», «привлечение к ответственности» и категории «санкция» (взыскание, наказание), «применение санкции» (взыскания, наказания) имеют разные по времени и среде возникновения истоки.

Видимо по этой причине если ранее в юридической литературе бытовало мнение о том, что смысл понятия административной ответственности усматривается в нормах и Основ, и кодексов столь четко, что не было никакой необходимости давать такое понятие, то в последнее время все больше и больше ученых склоняются к мнению, сформулированному, опять же, профессором К.С. Вельским: «Отсутствие определения административной ответственности в КоАП обедняет его содержание, лишает стержневой направленности содержащихся в нем правовых норм, позволяет правоприменителю трактовать нормы Кодекса произвольно, при желании в соответствии со своим видением»<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> См.: Вельский К.С. Об административной ответственности // Институты административного права России / Отв. ред. И.Л. Бачило и Н.Ю. Хаманева. М., 1999. С. 234.

<sup>7</sup> См.: Вельский К.С. Об административной ответственности // Институты административного права России / Отв. ред. И.Л. Бачило и Н.Ю. Хаманева. М., 1999. С. 235.

И ведь действительно, исходя из общности и различия видов юридической ответственности, и Основы 1980 г., и союзные кодексы 1984-1985 гг. об административных правонарушениях, и ныне действующий КоАП РФ последовательно «берут за основу» административной ответственности те два ключевых признака, которые отличают ее от других видов юридической ответственности: фактическое основание административной ответственности, каковым является административный проступок (административное правонарушение), и меру ответственности - административное взыскание (ныне - административное наказание). Именно эти два элемента и оказываются ключевыми, т. е. определяющими в конструкции понятия административной ответственности.

Однако не все так просто, и подобного рода вывод не вполне очевиден даже с точки зрения профессиональных юристов, не говоря уже о простых гражданах, ведь можно развернуть указанные факторы и иным образом в контексте ответа на вопрос: что первично в связке «административное правонарушение - административная ответственность»? То ли административная ответственность как вид юридической ответственности «породила» такое негативное общественное явление, как административное правонарушение, то ли все-таки признание обществом и государством некоторых социально-правовых аномалий (отклонений от установленных нормативов) правонарушениями, не совпадающих по своему характеру ни с преступлениями, ни с гражданско-правовыми деликтами, ни с дисциплинарными проступками, повлекло за собой необходимость в формировании особого вида юридической ответственности, обозначаемого как административная ответственность? Однозначно ответить трудно.

Анализируя под этим углом зрения содержащиеся в разделе I действующего КоАП РФ положения о задачах, предметах ведения Российской Федерации в области законодательства об административной ответственности и пр., профессор Ю.М. Козлов даже ставит справедливый вопрос: что же составляет главное в КоАП РФ - административная ответственность или административное правонарушение? И далее

ученый отмечает, что законодатель по-прежнему не только не формулирует самого понятия административной ответственности, но и «не акцентирует внимание на ее особенностях, дающих возможность отграничить ее от иных видов юридической ответственности. Лишь в самом общем виде читатель может догадаться, что под административной ответственностью понимается результат совершения административного правонарушения (ст. 2.1). Но этого явно недостаточно для ее понимания. А что составляет ее содержание? КоАП ответа не дает»<sup>8</sup>.

Да и глава 2 КоАП РФ обозначена законодателем как «Административное правонарушение и административная ответственность», тогда как о последней в ней упоминается лишь в аспекте возраста, по достижении которого она наступает, и особенностей отдельных ее субъектов, хотя по логике именно в этой главе, судя по ее названию, как раз и должна содержаться норма, дефинирующая административную ответственность как правовую категорию.

Вот отсюда-то и просматривается весьма, на наш взгляд, логичный ответ на поставленный выше вопрос относительно стойкого и последовательного нежелания российского (ранее - советского) законодателя от нормативного закрепления дефиниции «административная ответственность». Все та же недостаточная научная разработанность данного правового феномена и отсутствию единства мнений на его содержание.

По общему правилу словесных технологий в правотворчестве «хорош тот термин, который наиболее полно выражает данное нормативное понятие, плох - тот, который затемняет его подлинное содержание»<sup>9</sup>, как, впрочем, верно и обратное утверждение: «хорошо то нормативное содержание того или иного понятия, которое наиболее полно выражает суть соответствующего термина, плохо - то, которое

---

<sup>8</sup> Комментарий к Кодексу Российской Федерации об административных правонарушениях / Под ред. Ю.М. Козлова. М., 2012. С. 59.

<sup>9</sup> Губаева Т.В. Язык и право. Искусство владения словом в профессиональной юридической деятельности. М., 2004. С. 53

затемняет его подлинное содержание»<sup>10</sup>. Современный же российский законодатель хотя и рассматривает как самостоятельные понятия «административное правонарушение» и «административная ответственность», но по сути он их попросту отождествляет. Данный вывод напрашивается из формально-логического анализа положений, содержащихся в статьях 2.9, 24.5 и 29.9 КоАП РФ:

- статья 2.9 КоАП РФ предусматривает возможность освобождения от административной ответственности (от административного наказания) при малозначительности административного правонарушения;

-статья 24.5 КоАП РФ содержит перечень обстоятельств, исключающих производство по делу об административном правонарушении и устраняющих (исключающих) тем самым административную ответственность (т. е., опять же, административное наказание);

-статья 29.9 КоАП РФ содержит перечень видов постановлений и определений, выносимых по делу об административном правонарушении, предусматривая возможность и необходимость прекращения производства по делу, в том числе и при наличии обстоятельств, перечисленных в ст. 24.5 и 2.9 КоАП РФ.

Таким образом, законодатель сводит суть понятия административной ответственности к административному правонарушению и наказанию за него, в силу чего, видимо, и не дефинирует его определение. Однако «наказательный» подход к определению понятия административной ответственности не характеризует и не раскрывает эту правовую категорию полностью, отражая все ее структурные элементы, а замыкается лишь на одном из них – на наказании за правонарушение. В этой связи и существует необходимость нормативного определения категории «административная ответственность».

И дефинировать это понятие, как, опять же, справедливо отметил все тот же К.С. Вельский, нужно посредством синтеза всех имеющихся в юридической

---

<sup>10</sup> Тимошенко И.В. Понятийный аппарат законодательства об административной ответственности: состояние и направления развития: Дис. ... д-ра юрид. наук. Ростов н/Д, 2006. С. 337-338.

литературе подходов к ее толкованию через призму как объективного подхода, характеризующего административную ответственность в качестве реакции государства на административное правонарушение, так и субъективного подхода, характеризующего ее в качестве субъективно-личностной категории, отражающей совокупность правомочий наказанного лица<sup>11</sup>.

Через призму объективного подхода административная ответственность представляет собой специфический вид правоохранительной деятельности, включающий в себя совокупность действий уполномоченных органов (должностных лиц), отражающих реакцию государства на административное правонарушение и имеющих негативные последствия для правонарушителя в виде соответствующего административного наказания. Именно в этом ключе определяет административную ответственность профессор Б.В. Россинский: «Административная ответственность - это вид юридической ответственности, которая выражается в назначении органом или должностным лицом, наделенным соответствующими полномочиями, административного наказания лицу, совершившему административное правонарушение»<sup>12</sup>. Почти аналогичное определение можно встретить и в работах И.В. Тимошенко<sup>13</sup>, хотя в последнее время этот ученый определяет данное понятие уже несколько иначе. А вот А.Б. Агапов определяет административную ответственность как «меры принудительного воздействия, применяемые к лицу, виновному в совершении административного правонарушения, ограничивающие имущественные (неимущественные) права нарушителя либо устанавливающие его дополнительные обязанности»<sup>14</sup>. Формулировка иная, но смысл тот же: совокупность

---

<sup>11</sup> См.: Вельский К.С. Об административной ответственности // Институты административного права России / Отв. ред. И.Л. Бачило и Н.Ю. Хаманева. М., 1999. С. 236.

<sup>12</sup> См., в частности: Российский Б.В. Административное право: Учебно-методическое и практическое пособие. М., 2001. С. 399; Российский Б.В., Гончарова Н.Г. Административное право: Практикум. М., 2006. С. 354.

<sup>13</sup> См.: Тимошенко И.В. Административная ответственность: Учебное пособие. М., 2004. С. 15.

<sup>14</sup> См.: Агапов А.Б. Административная ответственность: Учебник. 3-е изд., перераб. и доп. М., 2007. С. 13.

действий уполномоченных на то органов или должностных лиц, имеющих негативные последствия для правонарушителя.

В субъективно-личностном понимании административная ответственность характеризуется как специфическое правовое положение правонарушителя в контексте его обязанности претерпевать ущемление его личных, имущественных либо организационных ограничений своих прав и свобод в силу совершенного им административного правонарушения. Видимо, именно через призму такого подхода понятие административной ответственности определяют ряд авторов, в частности Л.А. Николаева, формулируя его как «особое правовое состояние, когда лицо, нарушившее правовую норму, обязано претерпеть определенные правовые последствия - лишения и ограничения, применяемые к нему государством»<sup>15</sup>.

Административная ответственность не может быть определена исключительно как реакция государства на административное правонарушение или только как соответствующая обязанность правонарушителя, имеющего, кроме того, и определенного рода процессуальные права и юридические гарантии. В этом ключе, по К.С. Вельскому, административная ответственность - это «специфическое положение правонарушителя, который наряду с претерпеванием административно-принудительных средств воздействия реализует процессуальные права на дачу объяснения по существу нарушения, справедливую и объективную оценку компетентным органом совершенного деяния и корректное с правовой и моральной точек зрения применение к нему административного наказания»<sup>16</sup>.

В структуре административной ответственности К.С. Вельский именно «официальную оценку», характеризующую качественную сторону рассматриваемого понятия, рассматривает в качестве ее основного элемента. «Именно «официальная (правовая) оценка» придает ответственности тот смысл, ради которого это понятие

---

<sup>15</sup> Николаева Л.А. Административная ответственность как охранительное правоотношение // Административная ответственность: вопросы теории и практики / Отв. ред. Н.Ю. Хаманева. М., 2004. С. 24.

<sup>16</sup> Вельский К.С. Об административной ответственности // Институты административного права России / Отв. ред. И.Л. Бачило и Н.Ю. Хаманева. М., 1999. С. 237.

появилось: применение санкции осуществляется на законной основе и на основе справедливости, с соблюдением прав лица, совершившего правонарушение». Применение же административного наказания ученые рассматривают в структуре административной ответственности лишь как элемент, характеризующий количественную сторону анализируемого понятия и означающий материализацию официальной оценки»<sup>17</sup>.

Перечень примеров тех или иных существующих определений понятия «административная ответственность» можно было бы, безусловно, продолжить. Однако фундаментальных научных разработок, посвященных проблеме дефинирования и уяснения сущности понятия административной ответственности по-прежнему не существует. Те же фундаментальные научные работы в области административной ответственности последних лет, которые есть, вопросам дефинирования этой правовой категории внимания, увы, не уделяют.

Так, в частности, в качестве одной из фундаментальных научных работ, посвященных проблемам разработки современной концепции института административной ответственности в условиях правового демократического государства и обоснованию предложений по совершенствованию административно-деликтного законодательства в практики его применения, можно назвать, пожалуй, докторскую диссертацию А.С. Дугенец. Ее автор справедливо подчеркивает:

а) что «административная ответственность была и остается мерой государственного принуждения» и что «данный признак является наиболее существенным для понимания института административной ответственности»;

б) что «административная ответственность всегда влечет для виновного лица отрицательные последствия, ограничение имущественных или моральных интересов: она является государственным осуждением совершенного противоправного действия (бездействия)»;

---

<sup>17</sup> Вельский К.С. Административная ответственность: генезис, основные признаки, структура // Государство и право. 1999. № 12. С. 20.

в) что «применение мер административной ответственности - прерогатива государственных органов и их компетентных коллегиальных органов, судей и должностных лиц» и что, «реализуя свои административно-юрисдикционные полномочия, они тем самым дают отрицательную оценку совершенному деянию и личности правонарушителя»<sup>18</sup>.

Однако самого авторского определения понятия административной ответственности А.С. Дугенец почему-то не формулирует. Не содержится определения этого понятия и в дискуссии по поводу его содержания и структуры, и в докторской диссертации И.В. Тимошенко, озаглавленной как «Понятийный аппарат законодательства об административной ответственности: состояние и направления развития»<sup>19</sup>. Понятийный аппарат законодательства об административной ответственности, его анализ, основные проблемы и пути их устранения есть, а понятия самой административной ответственности - нет. Хотя именно на отсутствие в КоАП РФ нормативно закреплённого понятия «административная ответственность», как на один из требующих своего устранения недостатков понятийного аппарата современного российского законодательства об административной ответственности, И.В. Тимошенко в своей диссертации (стр. 11, 336, 338 и др.), как уже было отмечено выше, прямо указывает. Причем на отсутствие нормативной дефиниции административной ответственности как на один из недостатков КоАП РФ указывает в одной из своих работ и упомянутый выше А.С. Дугенец<sup>20</sup>.

Дефинировать понятие «административная ответственность» непосредственно в законе необходимо, в частности в виде отдельной статьи главы 2 КоАП РФ «Административное правонарушение и административная ответственность», коли уж

---

<sup>18</sup> Дугенец А.С. Административная ответственность в российском праве: Автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2005. С. 31-47.

<sup>19</sup> Тимошенко И.В. Понятийный аппарат законодательства об административной ответственности: состояние и направления развития. Ростов н/Д, 2006.

<sup>20</sup> См., в частности: Дугенец А.С. Институт административной ответственности // Научные труды. Вып. 5. В 3-х т. М., 2005. Т. 1. С. 562.

эта глава КоАП РФ имеет такое название. Причем определять понятие административной ответственности нужно все-таки через призму общеправового подхода к понятию юридической ответственности и соответствующей специфики административной ответственности как одной из ее разновидностей.

Юридическая ответственность - это «реакция на правонарушение. Понравление - основание ответственности; где есть правонарушение, там есть (должна быть) ответственность; без правонарушения нет ответственности.

Эти давно сложившиеся положения ясно выражают неразрывную связь между двумя юридическими категориями - правонарушением и ответственностью»<sup>21</sup>. Отсюда (из такого подхода), видимо, и само название главы 2 КоАП РФ, как, впрочем, и главы 2 КоАП РСФСР 1984 г., о чем уже упоминалось выше.

Юридическая ответственность является видом социальной ответственности, без которой право (вся политико-правовая организация общества) становится бессильным и ненадежным, не оправдывающим возлагаемых на него социальных требований и ожиданий<sup>22</sup>. Специфика юридической ответственности заключается в ее властно-принудительном характере и неразрывной связи с государством. Поэтому большинство авторов так или иначе под юридической ответственностью понимают меру государственного принуждения (т.е. властноправовое воздействие на поведение людей) либо трактуют ее как негативное воздействие (т.е. юридическое наказание), сопровождающееся причинением виновному субъекту (правонарушителю, т.е. лицу, совершившему правонарушение) определенных отрицательных последствий, влекущих за собой ущемление или ограничение его личных, имущественных, а также неимущественных и других интересов<sup>23</sup>. Главным признаком, отличающим юридическую ответственность от иных видов социальной ответственности, является угроза фактических неблагоприятных последствий для нарушителя.

---

<sup>21</sup> Малеин Н.С. Правонарушение: понятие, причины, ответственность. М., 1985. С. 130.

<sup>22</sup> См.: Лейст О.Э. Методологические проблемы юридической ответственности // Проблемы теории государства и права / Под ред. М.Н. Марченко. М., 2005. С. 626.

<sup>23</sup> См.: Теория государства и права: Учебник / Под ред. В.М. Корельского и В.Д. Перевалова. М., 2011. С. 418

Юридическая ответственность, если определить ее место в системе российского права, представляет собой комплексный по содержанию (состоящий из норм различных отраслей), своеобразный по структуре (включающий в себя институты и целую (уголовное право) отрасль), охранительный по назначению функциональный институт права, регулирующий деликтные отношения методом наказания правонарушителей<sup>24</sup>.

Несмотря на многообразие подходов в осмыслении юридической ответственности, суть которых заключается в исследовании различных аспектов этого сложносоставного социально-правового феномена, в теории права данный феномен содержательно раскрывается через следующую общепризнанную систему признаков:

а) юридическая ответственность представляет собой вид государственного принуждения;

б) юридическая ответственность возникает только на основании норм права и лишь за совершенное правонарушение;

в) юридическая ответственность выражает состояние, при котором правонарушитель претерпевает неблагоприятные последствия личного, имущественного или организационного характера;

г) наступает в результате (т.е. является следствием) применения к правонарушителям санкций правовых норм;

д) воплощается в процессуальной форме, т.е. возможна лишь при условии соблюдения определенного процедурно-процессуального порядка, установленного законом.

Административная ответственность, будучи одной из разновидностей юридической ответственности, обладает всеми признаками последней, в силу чего с учетом ее специфики, в частности классификации мер административного наказания

---

<sup>24</sup> Тимошенко И.В. Понятие административной ответственности // Северо-Кавказский юридический вестник. 2009. № 2. С. 75

на меры морального характера (таковым является предупреждение), меры личного характера - направленные на личность правонарушителя (например, административный арест), меры имущественного характера (такowymi являются административный арест, возмездное изъятие и конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения) и меры организационного характера (в частности административное приостановление деятельности), можно вывести некое определение этого понятия.

В качестве такого определения И.В. Тимошенко предлагает следующую конструкцию: «Административная ответственность - это вид государственного принуждения, реализуемого в предусмотренной законом процессуальной форме и отражающего специфическое правовое состояние лица, при котором оно претерпевает неблагоприятные последствия морального, личного, имущественного или организационного характера в результате государственного осуждения совершенного им административного правонарушения»<sup>25</sup>. Нам импонирует данное определение понятия административной ответственности с той лишь оговоркой, что его следовало бы, пожалуй, дополнить указанием на неблагоприятные правовые последствия, подчеркнув тем самым указанный выше признак юридической ответственности в контексте ее возникновения только на основании норм права, хотя косвенно это указано И.В. Тимошенко через фразу «специфическое правовое состояние», хотя слово «специфическое» представляется здесь как раз лишним (избыточным). А поскольку в соответствии с положениями ч. 1 ст. 1.3 КоАП РФ процедурно-процессуальный механизм реализации административной ответственности в нашей стране един и отнесен к ведению Российской Федерации, то в определении И.В. Тимошенко следовало бы указать на федеральный уровень закона, которым регламентируется механизм реализации административной ответственности.

---

<sup>25</sup> Тимошенко И.В. Понятие административной ответственности // Северо-Кавказский юридический вестник. 2009. № 2. С. 75

С учетом всего вышеизложенного и последовательно разделяя идею, И.В. Тимошенко о том, что «категория «административная ответственность» должна стать одной из ключевых (определяющих), наряду с «административным правонарушением» и «административным наказанием», для формирования всего понятийного аппарата соответствующей отрасли российского законодательства»<sup>26</sup>, а также мысль, как справедливо утверждение К.С. Вельского о том, что «чтобы понятие использовалось в обществе эффективно, запоминалось людьми, становилось частью их правосознания, ему нужно дать определение в законодательном акте»<sup>27</sup>, главу 2 КоАП РФ «Административное правонарушение и административная ответственность» следует, на наш взгляд, добавить статьей следующего содержания:

«Статья 2.2.1. Административная ответственность

Административная ответственность - это вид государственного принуждения, реализуемого в предусмотренной настоящим Кодексом процессуальной форме и отражающего такое правовое состояние лица, при котором оно претерпевает неблагоприятные последствия морального, личного, имущественного или организационного характера в результате государственного осуждения совершенного им административного правонарушения».

Подобного рода статья вполне логична и уместна в структуре главы 2 КоАП РФ после статей 2.1 «Административное правонарушение» и 2.2 «Формы вины», однако, перед статьями 2.3 «Возраст, по достижении которого наступает административная ответственность», 2.4 «Административная ответственность должностных лиц» и т.д.

Далее, через призму раскрытого нами через специальную терминологию Правил дорожного движения закреплённого в этих правилах определения понятия «дорожное движение» и предложенного нами выше определения понятия «административная ответственность», попытаемся сформулировать понятие

---

<sup>26</sup> Тимошенко И.В. Понятийный аппарат законодательства об административной ответственности: состояние и направления развития: Дис. ... д-ра юрид. наук. Ростов н/Д, 2006. С. 340.

<sup>27</sup> См.: Вельский К.С. Административная ответственность: генезис, основные признаки, структура // Государство и право. 1999. № 12. С. 20.

«административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения», детерминировав его как вид государственного принуждения, реализуемого в предусмотренной Кодексом РФ об административных правонарушениях процессуальной форме и отражающего такое правовое состояние лица, при котором оно претерпевает неблагоприятные последствия морального, личного или имущественного характера<sup>28</sup> в результате государственного осуждения совершенного им административного правонарушения, посягающего на совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью специально предназначенных для этого устройств (транспортных средств) или без таковых в пределах обустроенной или приспособленной и используемой для движения таких устройств полосы земли либо поверхности искусственного сооружения, предназначенной для движения безрельсовых транспортных средств, трамваев и пешеходов, участниками которых могут выступать водители транспортных средств и приравненные к ним лица, их пассажиры, а также пешеходы и приравненные к ним лица.

Однако для того, чтобы сложить относительно полное представление об административной ответственности в области дорожного движения, необходимо не только дать определение этого понятия, но также охарактеризовать его основные признаки и структуру. Как представляется, признаки административной ответственности в области дорожного движения<sup>29</sup> могут быть сведены к следующему:

во-первых, административная ответственность в области дорожного движения - это механизм, функционирующий на основе административно-материальных и административно-процессуальных норм, первые из которых содержатся в различного рода нормативных правовых актах как законодательного, так и подзаконного

---

<sup>28</sup> Меры административного наказания организационного характера применительно к административным правонарушениям в области дорожного движения не применяются.

<sup>29</sup> По методике, предложенной К.С. Вельским, применительно к категории административной ответственности в целом. Подробнее об этом см.: Вельский К.С. Об административной ответственности // Институты административного права России / Отв. ред. И.Л. Бачило и Н.Ю. Хаманева. М., 1999. С. 236-237.

уровня<sup>30</sup>, как федерального уровня, так и уровня субъектов Российской Федерации<sup>31</sup>, а вторые имеют исключительно федеральный уровень и содержатся в единственном акте законодательного характера - в КоАП РФ;

во-вторых, административная ответственность в области дорожного движения возникает только на основе совершенного соответствующего административного правонарушения - административного правонарушения в области дорожного движения;

в-третьих, административная ответственность в области дорожного движения реализуется в охранительном правоотношении, в рамках которого правонарушитель отвечает перед государством в лице судьи либо органа исполнительной власти (должностного лица), наделенного полномочиями применять соответствующие административные наказания;

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

Указанные признаки позволяют в совокупности сделать следующий шаг к пониманию сущности административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения - проанализировать структуру рассматриваемого понятия (анализируемого явления).

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

---

<sup>30</sup> В частности, в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения», в Правилах дорожного движения, в КоАП РФ и др.

<sup>31</sup> Могут содержаться, в частности, в любом региональном законе об административных правонарушениях.

Структура административной ответственности достаточно четко просматривается через призму структуры базового элемента соответствующей отрасли российского законодательства, а именно - Кодекса РФ об административных правонарушениях. С этих позиций в структуре административной ответственности традиционно принято выделять следующие элементы: основания административной ответственности; ее субъектов; ее условия; меру административной ответственности (наказание); 5) процедуру административной ответственности (производство).

При этом если под «условием» административной ответственности понимать наличие виновного (умышленного или неосторожного) действия либо бездействия, а под «основанием» - совокупность нормативных, фактических и процессуальных факторов, способных в совокупности повлечь за собой указанный вид юридической ответственности<sup>32</sup>, где «субъекты» ответственности «поглощаются» категорией «фактическое основание ответственности», каковым является деяние (действие или бездействие) конкретного лица, нарушающего правовые предписания, охраняемые административными санкциями (т.е. наличие административного правонарушения со всеми его признаками и элементами состава), то тогда структуру административной ответственности можно представить уже в более узком виде, а именно: основания административной ответственности; меры административной ответственности; процедура (механизм) реализации административной ответственности (производство).

Как справедливо отметил К.С. Вельский, административную ответственность нельзя сводить исключительно к применению административного наказания, т.е. к группе административно-процессуальных действий, образующих важный и завершающий, но далеко не единственный элемент в структуре административной ответственности. Ему предшествует другой элемент, представляющий собой группу процессуальных действий, направленных на квалификацию правонарушения, на

---

<sup>32</sup> См.: Тимошенко И.В. Административная ответственность: Учебное пособие. М., 2004. С. 17-18.

выяснение обстоятельств, связанных с виновностью и дееспособностью правонарушителя, а также на принятие компетентным органом законного решения по делу. Данной группе процессуальных действий ученый дает наименование «официальная оценка противоправного деяния», определяя ее место в структуре административной ответственности в качестве ее основного элемента, характеризующего качественную сторону рассматриваемого понятия, тогда как само применение административного наказания - это количественная сторона, означающая своего рода материализацию «официальной оценки». Именно официальная (правовая) оценка» придает ответственности тот смысл, ради которого это понятие появилось: применение санкции осуществляется на законной основе и на основе справедливости, с соблюдением прав лица, совершившего правонарушение. Благодаря феномену ответственности, репрессии предшествуют процессуальные действия, которые держат ее под контролем<sup>33</sup>.

Полностью разделяя данную мысль, в то же время отметим, что процедура (механизм) реализации административной ответственности в области дорожного движения практически ничем феноменально не отличается от механизма (процедуры) реализации административной ответственности за нарушение норм и правил в иных сферах государственного управления и имеет те же пробелы и недостатки. Поэтому в рамках темы настоящего исследования в дальнейшем мы остановимся на исследовании преимущественно таких элементов структуры административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, как ее основания.

---

<sup>33</sup> См.: Вельский К.С. Об административной ответственности // Институты административного права России / Отв. ред. И.Л. Бачило и Н.Ю. Хаманева. М., 1999. С. 236-237.

## **ГЛАВА 2. ОСНОВАНИЯ И МЕХАНИЗМЫ ПРИВЛЕЧЕНИЯ К АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

### **2.1 Общая характеристика мер административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения**

Пункт 1.3 Правил дорожного движения обязывает участников дорожного движения знать и соблюдать относящиеся к ним требования правил, сигналов светофоров, знаков и разметки, а также выполнять распоряжения регулировщиков, действующих в пределах предоставленных им прав и регулирующих дорожное движение установленными сигналами. Установлено, что в случае нарушения Правил дорожного движения ответственность наступает в соответствии с действующим законодательством (п. 1.6). В зависимости от вида и характера нарушения Правил дорожного движения, степени и формы вины, наличия вредных последствий могут наступить либо административная, либо уголовная, либо гражданско-правовая ответственность.

По общему правилу лицо, совершившее правонарушение, подлежит ответственности на основании законодательства, действующего во время и по месту совершения проступка. Законодательные акты, смягчающие или отягчающие ответственность за нарушение Правил дорожного движения, имеют обратную силу, т.е. распространяются на правонарушения, совершенные до издания этих актов. Правовые акты, устанавливающие или усиливающие ответственность, обратной силы не имеют.

Лицом, привлекаемым к ответственности за нарушение Правил дорожного движения (субъектом административного правонарушения), может быть любое физическое или юридическое лицо. К административной ответственности за

нарушение Правил дорожного движения может быть привлечено лицо, достигшее к моменту его совершения 16-летнего возраста.

Нарушения Правил дорожного движения могут совершаться как умышленно, так и по неосторожности. **Умышленным** является правонарушение, когда лицо, его совершившее, сознавало противоправный характер своего действия или бездействия, предвидело его вредные последствия и желало их или сознательно допускало наступление этих последствий.

Примером умышленного нарушения может быть нарушение установленных Правилами дорожного движения запретов (управление транспортным средством в состоянии опьянения, проезд на запрещающий сигнал светофора и др.), а также невыполнение обязанностей, предусмотренных данными правилами (при управлении транспортным средством иметь при себе и предъявлять для проверки соответствующие документы, быть пристегнутым ремнем безопасности и т.п.).

Правонарушение признается совершенным **по неосторожности** в тех случаях, когда лицо предвидело возможность наступления вредных последствий своего действия либо бездействия, но легкомысленно рассчитывало на их предотвращение либо не предвидело возможности наступления таких последствий, хотя должно было и могло их предвидеть.

Например, водитель автомобиля не снизил скорость при подъезде к пешеходному переходу, на котором находились люди, полагая, что успеет пересечь его до того момента, когда пешеходы окажутся на пути движения его автомобиля, однако неверно спрогнозировал ситуацию и рассчитал свои действия, в результате чего совершил наезд на пешехода.

Последствия нарушения могут быть материальными, т.е. причинить вред здоровью человека, как в приведенном выше примере о наезде на пешехода. При этом в зависимости от степени и тяжести вреда, причиненного здоровью пешехода, в рассмотренном случае может наступить либо административная ответственность по ст. 12.24 КоАП РФ, либо уголовная по ст. 264 УК РФ. Последствия правонарушения,

не влекущие причинения вреда, носят нематериальный (формальный) характер (например, управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов, предусмотренных Правилами дорожного движения).

Наличие или отсутствие вредных последствий имеет важное значение для определения вида ответственности, к которой может быть привлечен правонарушитель, и выбора меры воздействия.

Административная ответственность за совершение правонарушений в области дорожного движения установлена в гл. 12 КоАП РФ.

Кодекс РФ об административных правонарушениях предусматривает следующие виды административных наказаний за нарушения в области дорожного движения: предупреждение, административный штраф, конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения, лишение права управления транспортными средствами, административный арест (ст. 3.2 КоАП РФ).

**Предупреждение** — это мера административного наказания, выраженная в официальном порицании физического или юридического лица, и выносится только в письменной форме (ст. 3.4 КоАП РФ). Как правило, предупреждение назначается за незначительные правонарушения, совершенные впервые, и влечет за собой те же юридические последствия, что и другие административные наказания. В частности, оно имеет значение при определении повторности нарушения Правил дорожного движения и является одним из оснований применения к нарушителю более строгого наказания.

**Административный штраф** является денежным взысканием, которое выражается в рублях, и устанавливается для граждан по общему правилу в размере, не превышающем 5 тыс. руб. Вместе с тем по ряду статей гл. 12 КоАП РФ (ст. 12.7, 12.8, ч. 2 ст. 12.24, ст. 12.26, ч. 3 ст. 12.27, ст. 12.33) штраф предусмотрен в размере до 50 тыс. руб. Размер административного штрафа не может быть менее 100 руб., а за совершение административного правонарушения в области дорожного движения — менее 500 руб. (ст. 3.5 КоАП РФ).

**Конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения** является принудительным безвозмездным обращением в федеральную собственность или в собственность субъекта РФ не изъятых из оборота вещей. Конфискация назначается судьей (ст. 3.7 КоАП РФ). Данный вид наказания может устанавливаться и применяться в качестве как основного, так и дополнительного административного наказания (ст. 3.3 КоАП РФ).

**Лишение права управления транспортным средством** устанавливается за грубое или систематическое нарушение порядка пользования этим правом в случаях, предусмотренных статьями гл. 12 КоАП РФ. Лишение специального права назначается судьей. Срок лишения специального права не может быть менее одного месяца и более трех лет. Лишение специального права в виде права управления транспортным средством может устанавливаться и применяться в качестве как основного, так и дополнительного административного наказания.

**Административный арест** заключается в содержании нарушителя в условиях изоляции от общества и устанавливается на срок до 15 суток. Административный арест устанавливается и назначается судьей лишь в исключительных случаях за отдельные виды административных правонарушений и не может применяться к беременным женщинам, женщинам, имеющим детей в возрасте до 14 лет, лицам, не достигшим возраста 18 лет, инвалидам I и II групп, военнослужащим, гражданам, призванным на военные сборы, а также к имеющим специальные звания сотрудникам органов внутренних дел, органов и учреждений уголовно-исполнительной системы, Государственной противопожарной службы, органов по контролю за оборотом наркотических средств и психотропных веществ и таможенных органов (ст. 3.9 КоАП РФ). В области дорожного движения административный арест может применяться за совершение отдельных правонарушений, например за управление транспортным средством водителем, лишенным права управления транспортными средствами (ч. 2 ст. 12.7 КоАП РФ).

Завершая краткую характеристику видов наказаний за нарушения в области безопасности дорожного движения, отметим, что в КоАП РФ предусмотрена возможность освобождения от административной ответственности при малозначительности административного правонарушения. Согласно ст. 2.9 КоАП РФ при малозначительности совершенного административного правонарушения судья, орган, должностное лицо, уполномоченные решить дело об административном правонарушении, могут освободить лицо, совершившее административное правонарушение, от административной ответственности и ограничиться устным замечанием.

## **2.2 Механизмы и мероприятия по привлечению к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения**

Законодатель выделяет одно единственное основание привлечения к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения это административное правонарушение.

Часть 1 ст. 2.1 КоАП РФ устанавливает, что административным правонарушением признается противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, за которое данным Кодексом или законами субъектов РФ об административных правонарушениях установлена административная ответственность.

В качестве признаков административного правонарушения названы противоправность, виновность и наказуемость:

- противоправность означает запрещенность действия (бездействия) законодательством об административных правонарушениях;
- виновность выражает субъективное вменение - деяние признается административным правонарушением лишь с учетом психического отношения лица к действию (бездействию) и противоправным последствиям в форме умысла или

неосторожности. Формы вины при совершении административного правонарушения определены в ст. 2.2 КоАП РФ;

- наказуемость подразумевает наличие нормы Кодекса или закона субъекта Российской Федерации об административных правонарушениях, устанавливающей административную ответственность за совершение соответствующих действий (бездействие).

За каждое противоправное деяние наступают последствия в виде наказаний. И как же правильно обозначить негатив и запрещенность действий граждан, и в каком процессуальном порядке налагается ответственность за совершенные действия (бездействия), об этом и пойдет речь в данной главе.

Административные правонарушения в сфере дорожного движения имеют общий признак - это общественная опасность, то есть противоправное действие или бездействие (нарушение правил дорожного движения, нормативных актов о безопасности дорожного движения), совершенное физическим или юридическим лицом, за которое на основании закона возложена на лицо, если в его действиях (бездействии) нет вины.

Протоколы об административных правонарушениях в области дорожного движения составляют должностные лица органов, уполномоченных рассматривать дела об административных правонарушениях, в пределах компетенции соответствующего органа.

Кроме указанных лиц, протоколы о нарушениях, предусмотренных главой 12 КоАП РФ, уполномочены составлять:

-должностные лица органов управления дорожным хозяйством - об административном правонарушении, предусмотренном ст. 12.33 КоАП РФ.

Дела об административных правонарушениях, предусмотренных ст. ст. 12.35 и 12.36 КоАП РФ, возбуждаются только прокурором.

Рассматривать дела об административных правонарушениях в области дорожного движения вправе:

- судьи - об административных правонарушениях, предусмотренных ст. 12.35, 12.36 КоАП РФ, а если орган или должностное лицо, к которым поступило дело об административном правонарушении, передает его на рассмотрение судье, то и ч. 1 ст. 12.10, ч. 3 ст. 12.15, ч. 2 ст. 12.17, ч. 2 ст. 12.21, ст. ст. 12.24, 12.26, ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ;

- органы внутренних дел (полиции) - об административных правонарушениях, предусмотренных ст. ст. 12.1, 12.2, ст. 12.3 (за исключением случаев управления транспортным средством водителем, не имеющим при себе лицензионной карточки), ст. ст. 12.4 - 12.34 КоАП РФ;

- органы российской транспортной инспекции - об административном правонарушении, предусмотренном ч. 2 ст. 12.3 КоАП РФ (об управлении транспортным средством водителем, не имеющим при себе лицензионной карточки).

В случае выявления административного правонарушения и зафиксированного с применением работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средств фото- и киносъемки, видеозаписи, протокол об административном правонарушении не составляется, а постановление по делу об административном правонарушении выносится без участия лица, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении, и оформляется в порядке, предусмотренном статьей 29.10 КоАП РФ.

Копии постановления по делу об административном правонарушении и материалов, полученных с применением работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средств фото- и киносъемки, видеозаписи, направляются лицу, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении, в течение трех дней со дня вынесения указанного постановления.

КоАП РФ содержит главу, которая полностью раскрывает рассмотрение дела об административном правонарушении, особенности и порядок. Рассмотрение дела можно разделить на несколько стадий.

*Стадия - составление протокола об административном правонарушении.*

В соответствии со ст. 28.2 КоАП РФ о совершении административного правонарушения составляется протокол об административном правонарушении, за исключением случаев, предусмотренных статьей 28.4 и частью 1 статьи 28.6 КоАП РФ.

Протокол об административном правонарушении и другие документы рекомендуется заполнять шариковой ручкой (с наполнителем черного, синего или фиолетового цвета) разборчиво, без помарок и исправлений.

В соответствии со ст. 26.8 КоАП РФ показания специальных технических средств отражаются в протоколе об административном правонарушении. При этом рекомендуется указывать наименование измерительного прибора, его номер, дату проведения метрологической поверки.

При составлении протокола об административном правонарушении физическому лицу или законному представителю юридического лица, в отношении которых возбуждено дело об административном правонарушении, а также иным участникам производства по делу разъясняются их права и обязанности, предусмотренные КоАП РФ, о чем делается запись в протоколе.

Физическому лицу или законному представителю юридического лица, в отношении которых возбуждено дело об административном правонарушении, должна быть предоставлена возможность ознакомления с протоколом об административном правонарушении.

Копия протокола об административном правонарушении вручается под расписку физическому лицу или законному представителю юридического лица, в отношении которых возбуждено дело об административном правонарушении, а также потерпевшему по их просьбе.

*Стадия - административное расследование.*

При оформлении материалов по факту нарушения Правил, повлекшего причинение вреда здоровью потерпевшего, рекомендуется составлять протокол осмотра места дорожно-транспортного происшествия, схему места дорожно-транспортного происшествия, протокол осмотра транспортного средства, справку по дорожно-транспортному происшествию.

В схеме места дорожно-транспортного происшествия рекомендуется указывать:

-место дорожно-транспортного происшествия (участок автодороги, улицы, населенного пункта, территории или местности);

-ширину проезжей части, количество полос движения для каждого из направлений, наличие дорожной разметки и дорожных знаков, действие которых распространяется на участок дороги, где произошло ДТП, а также технические средства регулирования дорожным движением;

-ограждения, островки безопасности, остановки общественного транспорта, тротуары, газоны, зеленые насаждения, строения (при их наличии);

-положение транспортных средств после ДТП, следы торможения и волочения, расположение поврежденных деталей и осколков транспортных средств, груза, осыпи грязи с автомобилей и других предметов, относящихся к ДТП, с их привязкой к стационарным объектам, дорожным и другим сооружениям, тротуарам, обочинам, кюветам и иным элементам дороги;

-направление движения участников ДТП до момента его наступления.

Рекомендовать водителям-участникам ДТП описывать в объяснениях обстоятельства происшедшего согласно примерному перечню обстоятельств, которые целесообразно отражать в объяснениях водителей - участников дорожно-транспортного происшествия.

По окончании административного расследования по факту совершенного нарушения Правил в соответствии со ст. 28.7 КоАП РФ составляется протокол об

административном правонарушении либо выносится постановление о прекращении производства по делу об административном правонарушении при наличии хотя бы одного из обстоятельств, предусмотренных статьей 24.5 КоАП РФ.

В соответствии со ст. 28.7 КоАП РФ по окончании административного расследования при наличии сведений о причинении пострадавшему легкого вреда здоровью потерпевшего, в отношении лица, совершившего нарушение, ответственность за которое предусмотрена статьей 12.24 КоАП РФ, составляется протокол об административном правонарушении.

Порядок привлечения к административной ответственности за нарушения правил дорожного движения при их фиксации работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и видеофиксации, который заключается в следующем:

1) поводом к возбуждению административного дела может служить фиксация административного правонарушения в области дорожного движения, совершенного с использованием транспортного средства, работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото-, видеозаписи;

2) протокол об административном правонарушении не составляется, а постановление по делу об административном правонарушении выносится без участия лица, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении (ч. 3 ст. 28.6 КоАП РФ);

3) постановление по делу об административном правонарушении с приложением материалов, полученных с применением фото-, видеофиксации нарушения правил дорожного движения, оформляется в форме электронного документа; юридическая сила этого документа должна подтверждаться усиленной квалифицированной электронной подписью в соответствии с частью 6 ст. 29.10 КоАП РФ, а копия такого постановления изготавливается путем перевода электронного документа в документ на бумажном носителе и направляется лицу, в отношении

которого возбуждено дело, в течение трех дней со дня вынесения указанного постановления;

4) в качестве административного наказания назначается административный штраф. Если применяемой нормой установлено административное наказание в виде лишения права управления транспортным средством или административный арест, то административный штраф назначается в максимальном размере, предусмотренном частью 1 ст. 3.5 КоАП РФ, и составляет 5 тыс. рублей;

5) субъектом такого правонарушения является собственник (владелец) транспортного средства, которым может быть как физическое, так и юридическое лицо, что закреплено в части 1 ст. 2.6.1 КоАП РФ. В случае несогласия лица, привлекаемого к административной ответственности, с вынесенным постановлением такое постановление может быть обжаловано в вышестоящий орган, вышестоящему должностному лицу либо в районный суд по месту рассмотрения дела (п. 3 ч. 1 ст. 30.1 КоАП РФ).

### **ГЛАВА 3. АНАЛИЗ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ХАНТЫ-МАНСИЙСКОМ ОКРУГЕ**

#### **3.1 Общие сведения по правонарушениям в области дорожного движения в Ханты-Мансийском автономном округе**

Количество автотранспортных средств и прицепов, зарегистрированных в автономном округе, приведено в таблице 1 (данные ГИБДД ХМАО-Югры).

Таблица 1.  
Характеристика автотранспортных средств и прицепов

|                                    | 2011   | 2012   | 2013   | 2014   | 2015   |
|------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Всего транспортных средств, в т.ч. | 617814 | 649717 | 674705 | 700374 | 736319 |
| легковые автомобили                | 437147 | 461990 | 478851 | 512207 | 541389 |
| грузовые автомобили                | 113439 | 117605 | 122440 | 118604 | 123073 |
| автобусы                           | 20268  | 19883  | 19384  | 16049  | 16153  |
| мототранспортные средства          | 8292   | 9649   | 9610   | 7753   | 6819   |
| прицепы                            | 23231  | 24694  | 27091  | 27729  | 29943  |
| полуприцепы                        | 15437  | 15946  | 17329  | 18036  | 18942  |

Анализ количества автотранспортных средств и прицепов по автономному округу и России за период с 2011 по 2015 год показывает на близость динамик их роста. В тоже время рост количества прицепов и полуприцепов (соответственно, 29% и 23%) в автономном округе существенно превысил рост числа грузовых автомобилей, составивших за рассматриваемый период 8%. Это характеризует наращивание в транспортных потоках автомобилей с прицепами и полуприцепами, существенно влияющих на динамику движения и, как следствие, ведущих к снижению скоростей транспортных потоков, ускоренному разрушению прикромочных полос и обочин на съездах и кривых малых радиусов, созданию ситуаций, приводящих к ДТП.

Значительные различия в автономном округе, относительно России и Уральского Федерального округа (УФО), имеются в структуре грузового транспорта, а так же транспортных средств, используемых для перевозки пассажиров.

Так, например:

- грузовых автомобилей категории N3 (ГОСТ Р 52051 – 2003), предназначенных для перевозки грузов и имеющих максимальную массу более 12т, в структуре транспортных средств автономного округа в 3 раза больше аналогичного показателя по России и в 2,3 чем по УФО;

- транспортных средств МЗ, предназначенных для перевозки пассажиров, с максимальной массой более 5т, в структуре транспортных средств автономного округа в 1,9 раза больше аналогичного показателя по России и в 1,6 чем по УФО (что объясняется большим количеством транспортных средств, предназначенных для перевозки рабочих вахт).

В результате на региональные и межмуниципальные автомобильные дороги автономного округа оказывается большее воздействие от транспортных средств, чем на аналогичные автомобильные дороги УФО и России. Особенно если учесть, что в случае буксирующего транспортного средства МЗ, предназначенного для сочленения с полуприцепом (тягача для полуприцепа), в качестве массы, которую следует принимать в расчет, принимается масса снаряженного транспортного средства (тягача) с учетом массы, соответствующей максимальной статической вертикальной нагрузке, передаваемой на тягач полуприцепом. Кроме того, большая доля в транспортном потоке таких транспортных средств по региональным и межмуниципальным автомобильным дорогам с двухполосным движением (составляющих 88 % от общей протяженности, относящихся к III – IV категориям), существенно повышает «конфликтность» ситуаций на дорогах, ведущих к увеличению числа и тяжести ДТП.

«Возрастная» структура автотранспортных средств, оцениваемая с года их выпуска, в целом по всем автотранспортным средствам в автономном округе более «молодая» по сравнению с автотранспортными средствами по России и УФО (большее количество транспорта, эксплуатируемого от 1 до 10 лет и меньше количество от 10 и более лет). Это положительно для автономного округа в части снижения отрицательного воздействия на окружающую среду (прежде всего на атмосферу), а также создания ситуаций, ведущих к ДТП.

Количество транспортных средств, объемы грузооборота и грузоперевозок, приходящиеся на километр федеральной, региональных или межмуниципальных автомобильных дорог. Федеральная, региональные или межмуниципальные

автомобильные дороги выполняют структурообразующую роль в сети автомобильных дорог автономного округа. Именно к ним примыкают местные и частные автомобильные дороги.

В связи с чем, безусловно, с определенной условностью, в качестве оценки сопоставимости на формирование транспортного потока и воздействия автотранспорта на региональные или межмуниципальные автомобильные дороги, рассмотрен ряд показателей, приходящихся на километр дорог в России, УФО и автономном округе (табл.2). Отметим, что соотношения между федеральными и региональными (включая и межмуниципальные) автомобильными дорогами различаются несущественно и составляют: для России 1 к 9; для УФО – 1 к 12; для автономного округа – 1 к 8. То есть, приведенные в таблице 2 показатели между собой сопоставимы и относительно корректны.

Таблица 2.

Количество автотранспорта, объемы грузооборота и грузоперевозок, отнесенные на километр федеральных, региональных или межмуниципальных автомобильных дорог (с твердым покрытием)

|        | <b>Количество<br/>автотранспорта, ед./км<br/>(на 1.01.2015)</b> | <b>Грузооборот,<br/>тыс.т-км/км<br/>(за 2014 год)</b> | <b>Перевезено<br/>грузов, тыс.т/км<br/>(за 2014 год)</b> |
|--------|---|---|--|
| Россия | 102   | 475   | 10,4   |
| УФО    | 108   | 682   | 12,0   |
| Югра   | 223   | 3442  | 69,0   |

Примечание: Использованы данные: -Росстата по объемам перевезенных грузов и грузообороту автомобильного транспорта организаций всех видов деятельности;

-РАДОР по протяженности автомобильных дорог общего пользования по субъектам Российской Федерации.

В результате:

- региональные или межмуниципальные автомобильные дороги, а также федеральная автомобильная дорога выполняют явно выраженную системообразующую, опорную роль в общей сети дорог Югры - на километр этих дорог соотносится 8,8 км частных и местных автомобильных дорог (к примеру, по России это соотношение составляет 2,8 км);

- эти автомобильные дороги, по сравнению со средними показателями по региональным или межмуниципальным автомобильным дорогам России, имеют более высокие нагрузки, как от единичных видов автотранспорта, так и общую нагрузку от всех видов автотранспорта. Кроме того, в зависимости от территории по которым они проходят (например, по промышленно осваиваемым территориям или пригородам), на них формируются разнородные транспортные потоки, влияющие на количество и тяжесть ДТП.

Общая динамика ДТП на региональных или межмуниципальных автомобильных дорогах в сопоставлении с общим количеством ДТП, произошедших на всех автомобильных дорогах за период 2006-2015 годы, приведена на рисунке 1 (по данным ГИБДД).

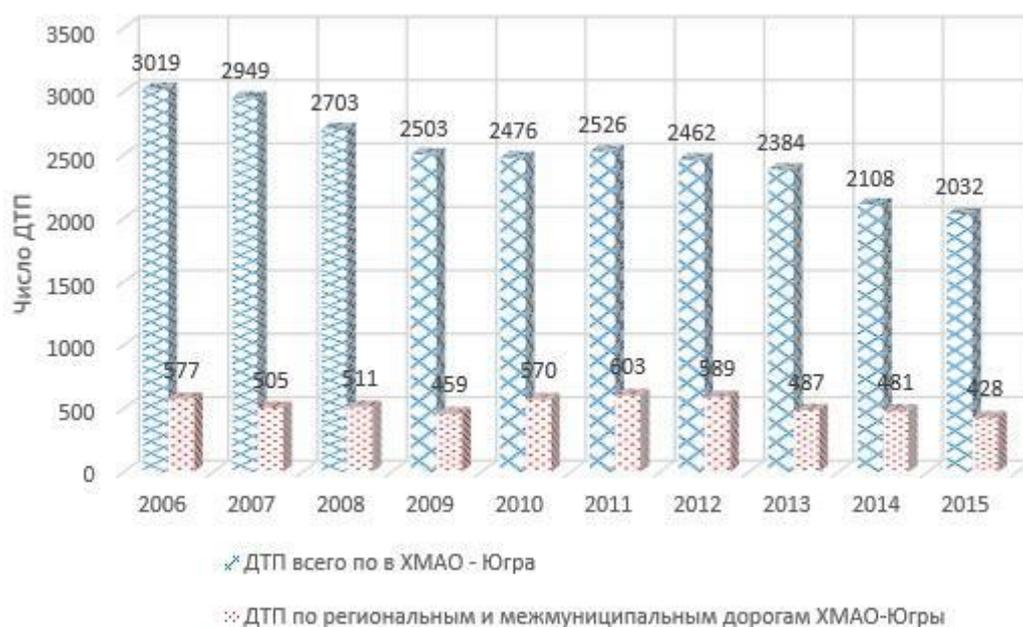


Рис. 1. Динамика ДТП на автомобильных дорогах ХМАО-Югры

За рассматриваемый период доля ДТП на региональных или межмуниципальных автомобильных дорогах составила, в среднем, 15,3 % от общего числа ДТП, произошедших на автомобильных дорогах автономного округа.

Если соотнести количество ДТП, приходящихся на километр региональных или межмуниципальных автомобильных дорог, с количеством ДТП на километр дорог с твердым покрытием, находящихся в иных формах собственности, то эти показатели достаточно близки между собой. Но при этом региональные или межмуниципальные автомобильные дороги, выполняя (наряду с федеральными автомобильными дорогами) структурообразующую роль в общей сети автомобильных дорог автономного округа, концентрируют основные и сложные по структуре транспортные потоки, несущие в себе потенциальные условия свершения ДТП.

Характеристика и тяжесть последствий ДТП на региональных или межмуниципальных автомобильных дорогах в рассматриваемый период представлены на рисунках 2 и 3.



Рис. 2. Характеристика ДТП на региональных или межмуниципальных дорогах ХМАО-Югры

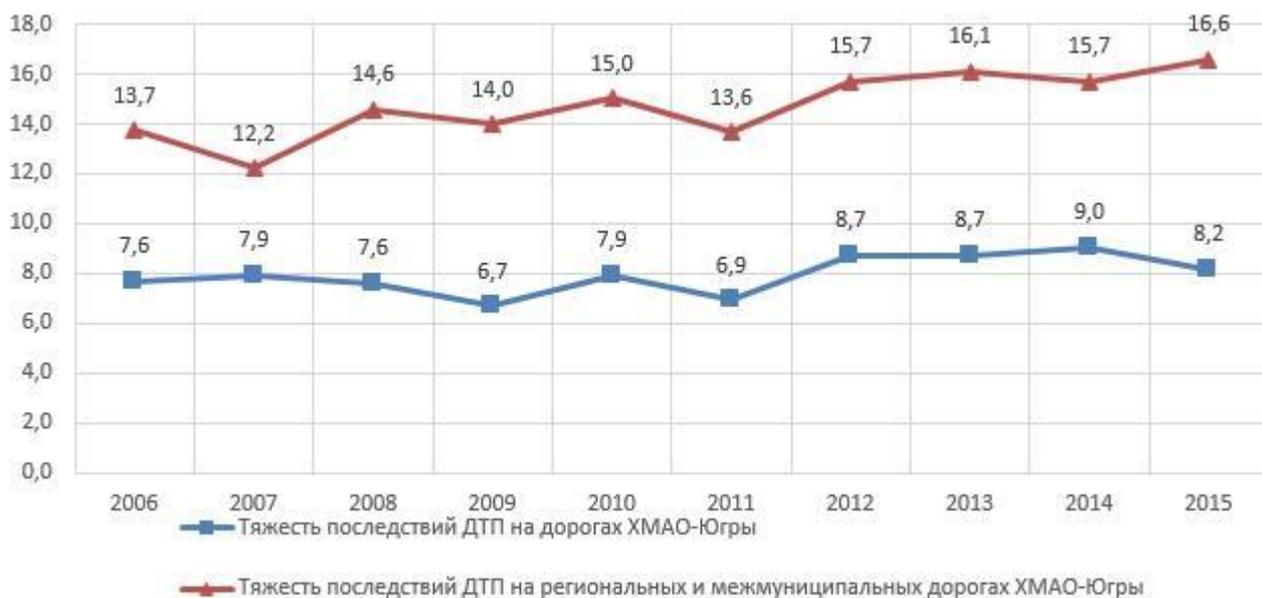


Рис. 3. Динамика тяжести последствий ДТП на региональных или межмуниципальных дорогах ХМАО-Югры

На графике отражена тяжесть последствий ДТП, где под тяжестью последствий понимается отношение количества погибших в ДТП к количеству пострадавших в ДТП. Большая тяжесть последствий ДТП, произошедших на региональных или межмуниципальных дорогах, объясняется, как показывает анализ не большим количеством ДТП, приходящихся на километр дороги, а более высокими скоростями и сложностью структуры транспортного потока, большей усталостью водителей, в первую очередь транзитного транспорта. Однако к числу существенных причин, обуславливающих высокую смертность в ДТП и низкий уровень выживаемости пострадавших после ДТП, относится несвоевременность оказания экстренной медицинской помощи в связи с удаленностью от населенных пунктов мест происшествия.

*«Медики признают, что в половине случаев пострадавшие оказываются в больницах через час-полтора. По данным министра здравоохранения Вероники Скворцовой, две трети пострадавших в авариях погибают, не дождавшись медицинской помощи.» (статья в журнале «За рулем» от 27.10.15 с сайт: <http://www.zr.ru/>)*

Результаты анализа видов происшествий и распределение ДТП по месяцам и времени суток на региональных или межмуниципальных дорогах автономного округа за 2015 год приведены на рисунках 4, 5 и 6.

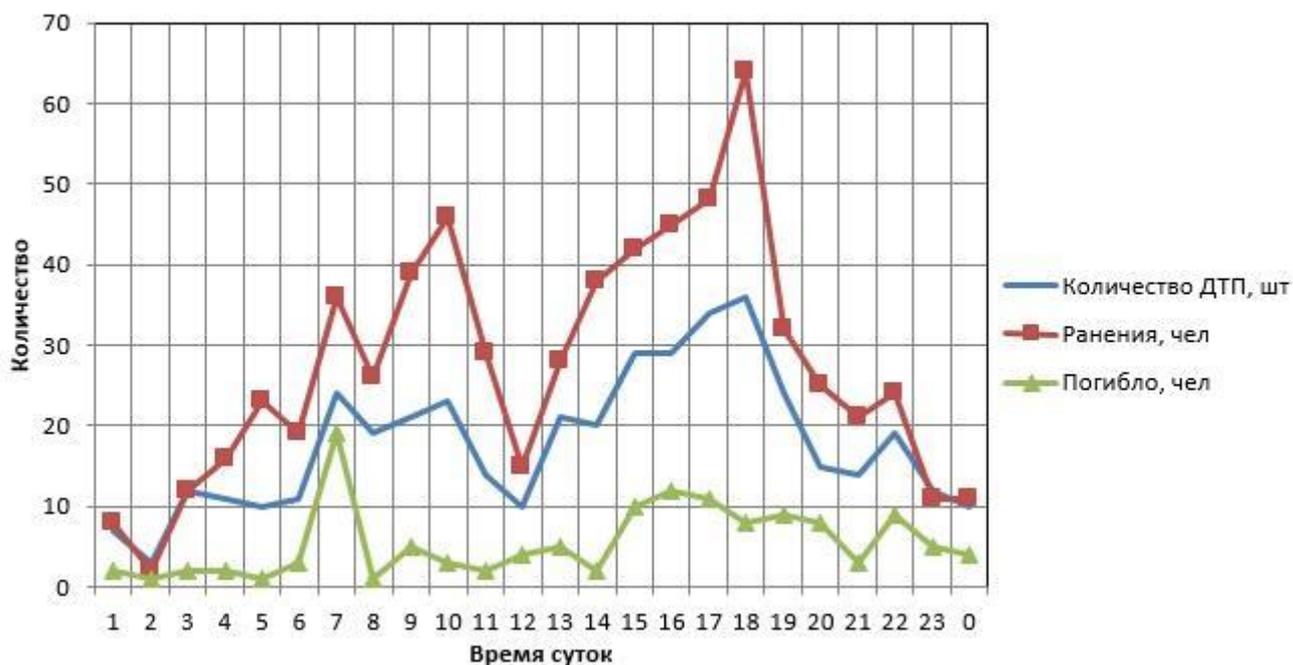


Рис. 4. ДТП по видам за 2015 г. на региональных или межмуниципальных дорогах ХМАО-Югры

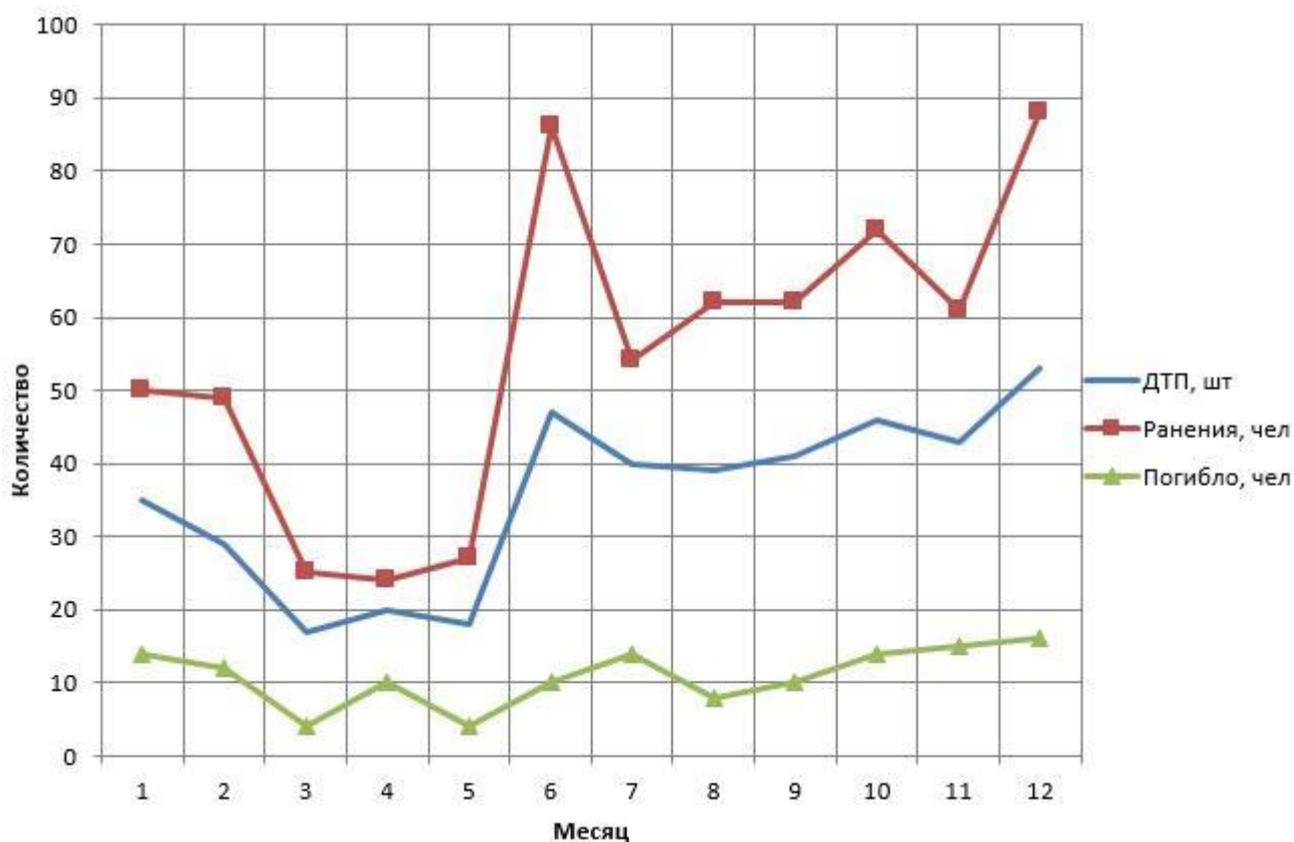


Рис. 5. График ДТП по времени суток за 2015 г. на региональных или межмуниципальных дорогах ХМАО-Югры

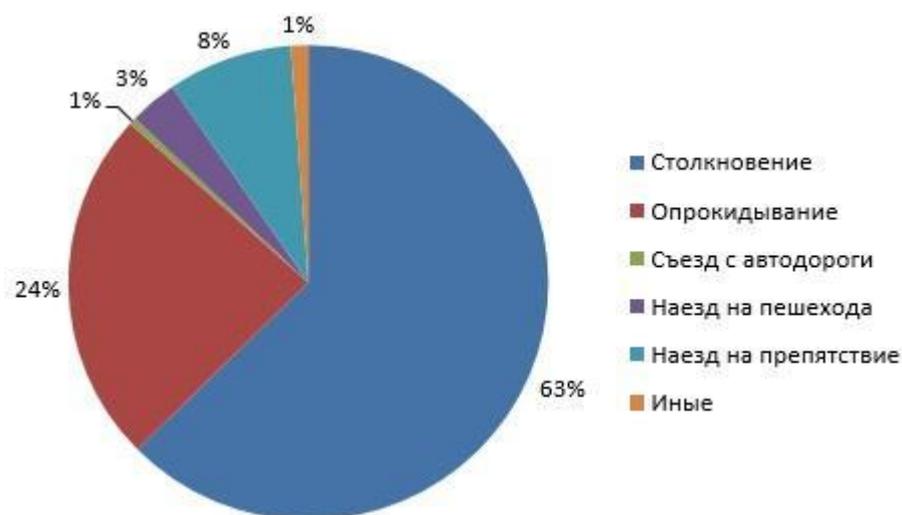


Рис. 6 График ДТП по месяцам происшествия за 2015 г. на региональных или межмуниципальных дорогах ХМАО-Югры

Из представленных рисунков следует:

Во-первых, подавляющее число ДТП произошло в результате столкновений автотранспорта (63% от общего числа). В первую очередь это объясняется тем, что подавляющая часть протяженности региональных или межмуниципальных дорог составляют дороги с двухполосным движением. Как уже отмечалось, при сложной структуре транспортного потока, имеющего в своем составе транспортные средства значительно различающиеся по массе, габаритам (в том числе с прицепами и полуприцепами), скоростям движения и плотности самого потока – это «провоцирует» более скоростной транспорт на совершение обгона, часто ведущего к столкновениям при двух полосах движения на автомобильных дорогах.

Во-вторых, наибольшее количество ДТП в течение суток совершается в утренние и вечерние часы, объясняющееся промышленным (нефтегазовым) развитием территории автономного округа - преобладающим движением транспорта и рабочих бригад утром - на работу, вечером - с работы («внутрисуточная миграция»).

В-третьих, возрастанием числа ДТП, приходящихся на летний и осенний периоды года. В первом случае это объясняется ростом числа автотранспорта с «отпускниками», во втором - комплексом условий, связанным с осенним и началом

зимнего периодов (короткий световой день, гололедно-изморозные явления, езда на «летней резине», недостаточная адаптация к условиям движения и т.д.).

Примечание: Использованы данные:

-Росстата по объемам перевезенных грузов и грузообороту автомобильного транспорта организаций всех видов деятельности;

-РАДОР по протяженности автомобильных дорог общего пользования по субъектам Российской Федерации.

### **3.2 Пути повышения эффективности мер административной ответственности в целях обеспечения безопасности дорожного движения**

В целях сохранения жизни и здоровья участников дорожного движения, сокращения тяжести последствий от дорожно-транспортных происшествий, формирования у участников дорожного движения правосознания и культуры в области дорожного движения, уважительного отношения к действующим правилам, сотрудниками Госавтоинспекции совместно с заинтересованными организациями и ведомствами на территории Ханты-Мансийского автономного округа – Югры с начала года проведено ряд профилактических акций и мероприятий: «Студенческий десант», «Шагающий автобус», «Подарил жизнь? А теперь сохрани её», «Засветись», «Внимание, каникулы!», «Дорожный Знак», «Движение безопасности», «Детское кресло», «У светофора каникул нет», «Внимание, дети!», «Юный велосипедист».

В рамках проведения профилактической работы по детскому дорожно-транспортному травматизму сотрудниками Госавтоинспекции округа в школах и детских садах организовано проведение цикла бесед и занятий. За пять месяцев 2016 года проведено 5997 занятий с детьми и подростками по правилам безопасного поведения на улицах и дорогах, 589 родительских собраний, 229 бесед с курсантами

автошкол, 1235 бесед с водителями автотранспортных предприятий, 158 беседы с учащимися колледжей и высших учебных заведений

Для формирования навыков безопасного поведения на улично-дорожной сети, для проведения практических занятий в школах и детских садах оборудовано 196 детских автоплощадок, 219 специализированных кабинетов по безопасности дорожного движения, 18 автогородков. В каждом дошкольном и образовательном учреждении оформлены уголки безопасности.

С целью профилактики дорожно-транспортных происшествий с начала текущего года организовано и проведено 1235 бесед в автотранспортных предприятиях округа по тематике безопасности дорожного движения: «Перевозка детей», «Детские удерживающие устройства», «Нетрезвый водитель», «Скорость», «Обгон», «Ремень безопасности», «Особенности поведения юных пешеходов», «Световозвращающие элементы» и др.

Кроме того, в целях информационного воздействия на участников дорожного движения на территории округа размещено 107 информационных щитов социальной рекламы.

Во исполнение пункта 2 перечня поручений Президента Российской Федерации от 20.02.2015 № Пр-287, в соответствии с утвержденным Планом-графиком, в 2015 году были выполнены следующие мероприятия:

В 2015 году обустроено 32 пешеходных переходов, расположенных вблизи образовательных учреждений области на автомобильных дорогах общего пользования регионального значения, в 2016 году планируется обустроить 96 пешеходных переходов, что составит 100% всех пешеходных переходов, в том числе мероприятия по установке систем освещения пешеходных переходов.

В качестве эксперимента в октябре 2010 года оборудовали пешеходный переход на участке автомобильной дороге регионального и межмуниципального значения «г.

Сургут - г. Нижневартовск» км 16 +470 встраиваемыми в покрытие дорожной одежды катафотами с импульсным светодиодным излучением.

С реализацией проведения мероприятий по повышению безопасности дорожного движения 2016 году можно ознакомиться в приложение 2.

Одной из важных мер по снижению ДТП с участием несовершеннолетних является внедрение в образовательных организациях паспортов дорожной безопасности со схемами безопасных маршрутов движения детей по пути «дом-школа-дом», а также мест остановки общественного транспорта и школьных автобусов (327). Особое внимание уделяется изучению данных маршрутов с детьми.

С целью профилактики детского дорожного травматизма, в муниципальных образовательных организациях разработаны следующие виды материалов по безопасности дорожного движения:

**В дошкольных образовательных организациях:**

- учебно-развивающие материалы;
- интерактивный стол с игровыми приложениями по правилам дорожного движения «Азбука движения»;
- объемные макеты дорог по изучению ПДД.

**В общеобразовательных организациях:**

- настольно-напольные комплексы «Азбука дорог»;
- аппаратно-программные обучающие комплексы по правилам дорожного движения для учащихся 1-11 классов.

С целью выявления и распространения лучшего опыта в профилактике детского дорожно-транспортного травматизма Департамент образования и молодежной политики ежегодно проводит конкурсы программ отрядов юных инспекторов движения, вариативных программ. Общая сумма грантов победителям составляет 100 000 рублей ежегодно.

Ежегодно за счет средств госпрограммы «Развитие образования на 2014-2020 годы» приобретаются световозвращающие приспособления (более 2000 ежегодно),

которые распространяются среди первоклассников во время профилактических акций с участием сотрудников ГИБДД.

По данным научных исследований, использование световозвращателей снижает риск наезда на пешеходов в 6,5 раз.

В обычной ситуации водитель в темноте может заметить человека при ближнем свете фар с расстояния 30-50 м, при использовании светоотражателя - со 150 м, а если еще, и включён дальний свет фар - с 400м. Поэтому в муниципалитетах проводятся флешмобы, основная идея которых - «Быть заметным - это стильно!». Важно, чтобы детям хотелось их носить, а для этого они должны быть модными. Наша задача сделать так, чтобы световозвращатели стали их постоянными стильными аксессуарами.

Накопленный опыт профилактической работы нашел свое применение в рамках проведения Третьей глобальной недели безопасности дорожного движения ООН, которая прошла во всём мире с 4 по 10 мая 2015 года. В центре внимания - дети на дороге.

В общеобразовательных организациях автономного округа прошел целый ряд мероприятий в рамках Недели, в том числе с привлечением СМИ, общественных организаций, родителей.

С целью повышения эффективности профилактической работы возникает необходимость привлечения общественных институтов к совместным действиям, направленным на сокращение аварийности на дорогах и снижение тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий среди несовершеннолетних.

Более 200 представителей молодежных общественных объединений Югры совместно с сотрудниками Госавтоинспекции участвуют в различных профилактических мероприятиях, в том числе:

- патрулируют улицы;
- проводят профилактические беседы с водительским составом;
- раздают листовки;

- проводят флэш-мобы.

Основные темы - проблемы безопасности: превышение скорости, использование ремней безопасности и детских удерживающих устройств и особенно управление автомобилем в нетрезвом состоянии.

Наиболее активны в данной работе представители Ханты-Мансийской окружной организации общероссийской общественной организации «Российский Союз Молодежи», Молодежной организации обско-угорских народов Ханты-Мансийского автономного округа - Югры, общественного движения «STREETWORKOUT», ВОО «Молодая Гвардия» и ОО «Союз Добровольцев России».

По статистике за 11 месяцев 2016 года идет снижение числа погибших детей, в сравнении с прошлым годом (3/11). Однако, это целых три детских жизни. Что говорит о необходимости сделать нашу работу более эффективной. А на эффективность влияет комплексный подход к проводимым мероприятиям. В связи с этим, Департамент образования и молодёжной политики автономного округа совместно с УГИБДД УМВД России по ХМАО – Югре и муниципальными образованиями автономного округа (по согласованию) планирует провести в 2016-2017 учебном году конкурс среди муниципальных образований автономного округа на лучшую организацию работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Вопросы административной ответственности в области дорожного движения, рассмотренные в настоящей работе, разумеется, не исчерпывают всей проблематики данного направления. Решение такой задачи невозможно в рамках одного исследования. Вместе с тем, представляется, что ряд нижеперечисленных выводов и положений, направленных на совершенствование механизма административно-правовой охраны общественных отношений в области дорожного движения, способен оказать определенного рода воздействие на повышение уровня безопасности на российских дорогах.

Во-первых, поведение людей на улицах и автомобильных дорогах различных стран мира формируется сложной гаммой социально-культурных, экономических, природно-климатических, моральных и правовых факторов. Соответственно, и порядок дорожного движения как способ своего рода структурирования определенного социального пространства в той или иной конкретной стране обладает своими специфическими чертами, объективно задаваемыми совокупностью данных факторов. В этой связи становление правовой регламентации общественных отношений в области дорожного движения в одной стране, безусловно, отличается от аналогичного параметра другой страны. Однако проведенный анализ свидетельствует, что в современных условиях вследствие усиленной международной стандартизации автомобильного подвижного состава, средств регулирования дорожного движения и высоких темпов развития межгосударственного автомобильного сообщения, данному процессу свойственна все более увеличивающаяся унификация средств обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе и унификация законодательства об административной ответственности в этой сфере.

Во-вторых, несмотря на огромную роль научных определений в правоведении и в практической жизни, только законодательно закрепленное определение того или

иного понятия (емкое, краткое и в то же время всеобъемлющее) может придать ему высшую качественную ценность в аспекте его эффективного восприятия людьми и отражения в их правосознании. В этой связи главу 2 КоАП РФ «Административное правонарушение и административная ответственность» следует, на наш взгляд, добавить статьей следующего содержания:

#### Статья 2.2.1. Административная ответственность

Административная ответственность - это вид государственного принуждения, реализуемого в предусмотренной настоящим Кодексом процессуальной форме и отражающего такое правовое состояние лица, при котором оно претерпевает неблагоприятные последствия морального, личного, имущественного или организационного характера в результате государственного осуждения совершенного им административного правонарушения».

Подобного рода статья вполне логична и уместна именно в структуре главы 2 КоАП РФ после статей 2.1 «Административное правонарушение» и 2.2 «Формы вины», однако перед статьями 2.3 «Возраст, по достижении которого наступает административная ответственность» и 2.4 «Административная ответственность должностных лиц».

В-третьих, по оценке ряда специалистов в настоящее время в России действуют более 1700 законов и подзаконных актов, имеющих отношение к обеспечению безопасности дорожного движения. И если во многих экономически развитых странах доминируют инженерно-технические способы решения проблем безопасности дорожного движения, то в России, к сожалению, наблюдается противоположная тенденция - ведущее место до сих пор занимает нормативно-правовой аспект решения указанных проблем, заключающийся в стремлении максимально возможным образом «зарегулировать» все стороны дорожно-транспортного процесса. В сложившейся ситуации практически невозможно достичь положения, когда каждый участник дорожного движения или должностное лицо, связанное с обеспечением безопасности дорожного движения, всегда поступали бы в

полном соответствии с совокупностью всех установленных в этой области норм и правил. В этой связи как у работников дорожно-патрульной службы, так и у водителей, равно как и у лиц, оказывающих им юридическую помощь в качестве защитников в производстве по делам об административных правонарушениях, и лиц, рассматривающих такие дела, нередко отсутствует единообразное понимание многих правовых норм, регламентирующих правоотношения в сфере дорожного движения. Представляется, что подобного рода ситуацию нужно кардинально менять именно в сторону унификации законодательства.

В-четвертых, несмотря на то, что основной целью института административной ответственности в области дорожного движения (как на правоустановительном, так и на правоприменительном уровнях) должно быть предупреждение нарушения установленных требований участниками дорожного движения путем формирования, наряду с другими средствами правового регулирования, установки на правомерное поведение (позитивной ответственности) с помощью такого средства, как наказание правонарушителей, проведенный опрос более 1000 водителей транспортных средств показывает, что только четверть из них (точнее - 24 %) полностью согласны с требованиями правовых запретов в сфере дорожного движения, тогда как остальные соблюдают нормы исключительно из-за страха наказания. Отсюда напрашивается не оченьлицеприятный вывод о том, что только установление жестких наказаний за правонарушения позволяет сформировать установку на правомерное поведение. И правоприменительная практика последних лет, идущая именно по пути повышения степени административной ответственности (ужесточения административных санкций) в области дорожного движения, только подтверждает этот, увы, печальный вывод.

В-пятых, даже беглый формально-логический анализ норм главы 12 КоАП РФ «Административные правонарушения в области дорожного движения» свидетельствует о том, что далеко не все нормы главы 12 КоАП РФ устанавливают административную ответственность за деяния, посягающие именно на «область

дорожного движения» как объект противоправного посягательства. В этой связи, исходя из так называемого принципа «чистоты правовых категорий», представляется целесообразным либо переименовать название главы 12 КоАП РФ, обозначив ее как «Административные правонарушения в области безопасности дорожного движения» и отнести туда ряд составов административных правонарушений, находящихся в настоящее время в других главах КоАП РФ (в частности в главе 11 КоАП РФ), либо наоборот, убрать из главы 12 КоАП РФ те составы административных правонарушений, которые к дорожному движению как объекту противоправного посягательства отношения не имеют.

Кроме того, если проанализировать нормы действующих в России Правил дорожного движения (ПДД) и нормы главы 12 КоАП РФ в комплексе, то напрашивается несложный вывод о том, что далеко не все регулятивные нормы ПДД обеспечиваются соответствующими охранительными нормами главы 12 КоАП РФ. В этой связи, исходя из принципа неотвратимости наказания как одного из базовых принципов юридической ответственности, представляется целесообразным пересмотреть положения главы 12 КоАП РФ на предмет более адекватной правовой защиты ее нормами регулятивных положений Правил дорожного движения. Так, в частности, необходимо добавить главу 12 КоАП РФ отдельной статьей, предусматривающей административную ответственность за нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, за исключением случаев, предусмотренных другими статьями главы 12 КоАП РФ, повлекшее причинение имущественного ущерба потерпевшему.

А вот анализ положений главы 12 КоАП РФ с позиции юридической техники свидетельствует о ряде ее нарушений в контексте компоновки целого ряда норм в пределах тех или иных статей анализируемой главы закона. В этой связи представляется целесообразным составы административных правонарушений, ответственность за которые предусмотрена нормами статей 12.17 и 12.18 КоАП РФ, объединить в одной статье, скомпоновав их соответствующим образом и озаглавив

эту статью как «Непредоставление преимущества в движении». Аналогичным образом следует поступить и в отношении статей 12.21, 12.21.1 и 12.21.2 КоАП РФ, объединив их в одну - статью 12.21 КоАП РФ, не меняя при этом ее названия, и в отношении статей 12.29 и 12.30 КоАП РФ, которые также следует объединить в одну статью - статью 12.29 КоАП РФ «Нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным лицом, участвующим в дорожном движении», добавив ее еще одним составом, предусматривающим административную ответственность пешехода, пассажира или иного участника дорожного движения (за исключением водителя транспортного средства), повлекшее по неосторожности уничтожение или повреждение чужого имущества вследствие дорожно-транспортного происшествия. Случаев таких нарушений ПДД на практике предостаточно, но они, увы, никак не наказуемы.

В-шестых, с позиций закрепленного в ст. 2.6.1 КоАП РФ принципа объективного вменения совершения административного правонарушения в области дорожного движения собственникам (владельцам) транспортных средств не совсем ясным с точки зрения его практического воплощения выглядит принцип назначения административного наказания, сформулированный в ч. 2 ст. 4.1 КоАП РФ, согласно которому при назначении административного наказания физическому лицу учитываются характер совершенного им административного правонарушения, личность виновного, его имущественное положение, и обстоятельства, смягчающие и отягчающие административную ответственность. Как нам представляется, эта проблема требует своего устранения (законодательного урегулирования).

В-седьмых, анализ многочисленной правоприменительной практики свидетельствует о необходимости дополнения части 1 ст. 29.10 КоАП РФ положением о том, что в постановлении по делу об административном правонарушении должны отражаться среди прочего также и сведения о прокуроре (в случае его участия в деле), а также сведения о защитнике и (или) представителе. Внесение таких данных во вводную часть постановления необходимо по причине

отсутствия предусмотренной законом необходимости обязательного ведения протокола рассмотрения дела об административном правонарушении, в связи с чем не исключается вероятность нарушения прав граждан на защиту (например, недопуск защитника в процесс в нарушение процессуального законодательства).

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

## ГЛОССАРИЙ

| № п/п | Понятие                          | Определение   |
|-------|----------------------------------|---|
| 1     | Административная ответственность | одна из форм юридической ответственности граждан, должностных лиц, юридических лиц за совершенное административное правонарушение. К административной ответственности привлекаются на основании законодательных актов, перечисленных в ст. 2 КоАП, действующих во время и по месту правонарушения. Порядок и основания привлечения к административной ответственности регулируются КоАП и другими правовыми актами.                       |
| 2     | Арест                            | содержание осужденного в условиях строгой изоляции от общества и устанавливается на срок от одного до шести месяцев.  |
| 3     | Водитель                         | лицо, управляющее каким-либо транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо» (к водителю приравнивается и обучающий вождению).  |
| 4     | Обочина                          | элемент дороги, примыкающий непосредственно к проезжей части на одном уровне с ней, отличающийся типом покрытия или выделенный с помощью разметки 1.2.1 либо 1.2.2, используемый для движения, остановки и стоянки в соответствии с Правилами.  |
| 5     | Пассажир                         | лицо, кроме водителя, находящееся в транспортном средстве (на нем), а также лицо, которое входит в транспортное средство (садится на него) или выходит из транспортного средства (сходит с него).   |
| 6     | Пешеход                          | лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не производящее на ней работу» (к пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску).   |
| 7     | Правонарушение                   | виновное противоправное деяние (действие или бездействие), противоречащее требованиям правовых норм и совершённое правоспособным (деликтоспособным) лицом или лицами. Влечёт за собой юридическую ответственность.  |
| 8     | Проезжая часть                   | элемент дороги, предназначенный для движения безрельсовых транспортных средств.   |
| 9     | Разделительная полоса            | элемент дороги, выделенный конструктивно и (или) с помощью разметки 1.2.1, разделяющий смежные проезжие части и не предназначенный для движения и остановки транспортных средств.   |
| 10    | Стоянка                          | преднамеренное прекращение движения транспортного средства на время более 5 минут по причинам, не связанным с посадкой или высадкой пассажиров либо загрузкой или разгрузкой транспортного средства», а «остановка - как «преднамеренное прекращение движения транспортного средства на время до 5 минут, а также на большее, если это необходимо для посадки или высадки пассажиров либо загрузки или разгрузки транспортного средства.  |
| 11    | Транспортное средство            | это «устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.  |
| 12    | Тротуар                          | элемент дороги, предназначенный для движения пешеходов и примыкающий к проезжей части или отделенный от нее газоном.  |
| 13    | Уголовная ответственность        | вид юридической ответственности, заключающийся в предусмотренном уголовным кодексом ограничении прав и свобод лиц, виновных в совершении преступления. Ответственность — правовой институт, который объединяет в себе: право (и обязанность) государства применить к правонарушителю меры правового воздействия; обязанность правонарушителя претерпеть воздействие на него со стороны государства; само претерпевание этого воздействия. |
| 14    | Участник дорожного движения      | лицо, принимающее непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства.   |
| 15    | Штраф административный           | административное наказание имущественного характера и имеет денежную форму, которая выражается во взыскании с нарушителя в доход бюджета определенной суммы денежных средств.   |

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

### *Нормативно-правовые акты*

1. Конституция Российской Федерации от 12 декабря 1993 г. (с поправками от 21.07.2014г.)
2. Указ Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. №711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (в ред. от 01.04.2015г.).
3. Указ Президента Российской Федерации от 27 июня 1998 г. №727 «О придорожных полосах федеральных автомобильных дорог общего пользования» (в ред. от 29.06.2013г.)
4. Федеральный закон РФ от 15 ноября 1995 г. №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (в ред. 28.11.2015г.).
5. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. №63-ФЗ (в ред. от 30.12.2015г.)
6. Федеральный закон от 25.04.2002 г. №40 «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (в ред. от 28.11.2015г.)
7. Федеральный закон РФ от 8 ноября 2007 г. №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (в ред. от 30.12.2015г.).
8. Федеральный закон РФ от 1 июля 2011 г. №170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (в ред. от 28.12.2013г.)
9. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 13 декабря 2001 года №195-ФЗ (в ред. от 13.12.2015г.).
10. Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. №1090 «О правилах дорожного движения» (вместе с Основными положениями по допуску транспортных

средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения) (в ред. от 02.11.2015г.).

11. Постановление Правительства РФ от 12 августа 1994 г. №938 «О государственной регистрации автотранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации».

12. Постановление Правительства РФ от 29 июня 1995 г. №647 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий».

13. Постановление Правительства РФ от 6 августа 1998 г. №894 «Об утверждении Правил государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения органами внутренних дел Российской Федерации».

14. Постановление Правительства РФ от 17 января 2007 г. №20 «Об утверждении Положения о сопровождении транспортных средств автомобилями Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и военной автомобильной инспекции».

15. Постановление Правительства РФ от 24 мая 2011 г. №413 «Об особенностях проведения государственного технического осмотра автотранспортных средств и прицепов к ним, зарегистрированных в Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации».

16. Постановление Правительства РФ от 5 декабря 2011 г. №1008 «О проведении технического осмотра транспортных средств» (в ред. от 03.11.2015г.).

17. Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2011 г. №272 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом» (в ред. от 03.12.2015г.).

18. Постановление Правительства РФ от 19 августа 2013 г. №716 «О федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения» (в ред. от 19.03.2014г.).

19. Постановление Правительства РФ от 29 октября 2009 г. №860 «О требованиях к обеспеченности автомобильных дорог общего пользования объектам дорожного сервиса, размещаемыми в границах полос отвода» (в ред. от 29.05.2013г.).

20. Постановление Правительства РФ от 28 сентября 2009г. №767 «О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации».

### *Специальная литература*

21.Алехин А.П., Кармолицкий А.А., Козлов Ю.М. Административное право Российской Федерации. - М.: Зерцало-М, 2013. - 608 с.

22.Агапов А.Б. Административная ответственность: Учебник. 3-е изд., перераб. и доп. М., 2007.

23.Административная ответственность в СССР / Под ред. В.М. Манохина и Ю.С. Адушкина. Саратов, 1988.

24.Бахрах Д.Н. Административное право России: Учебник. М., 2010.

25.Бахрах Д.Н. Принуждение и ответственность по административному праву. Екатеринбург, 2009

26.Белокобыльский Н.Н. Транспортные правонарушения в административном и уголовном законодательстве // Научные труды. Российская академия юридических наук. Вып. 3: В 3-х т. М., 2003. Т. 3. С. 314-315.

27.Вельский К.С. Административная ответственность: генезис, основные признаки, структура // Государство и право. 1999. № 12. С. 20.

28.Вельский К.С. Об административной ответственности // Институты административного права России / Отв. ред. И.Л. Бачило и Н.Ю. Хаманева. М., 1999.

29.Губаева Т.В. Язык и право. Искусство владения словом в профессиональной юридической деятельности. М., 2004.

30. Дугенец А.С. Административная ответственность в российском праве: Автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2005.

31.Дугенец А.С. Институт административной ответственности // Научные труды. Вып. 5. В 3-х т. М., 2005. Т. 1.

32.Комментарий к Кодексу Российской Федерации об административных правонарушениях / Под ред. Ю.М. Козлова. М., 2012.

33.Ламонов Е. Проблемы совершенствования процессуального регулирования производства по делам об административных правонарушениях // Российская юстиция. 2005. № 1-2. С. 42.

34.Лейст О.Э. Методологические проблемы юридической ответственности // Проблемы теории государства и права / Под ред. М.Н. Марченко. М., 2005.

35.Малеин Н.С. Правонарушение: понятие, причины, ответственность. М., 1985.

36.Николаева Л.А. Административная ответственность как охранительное правоотношение // Административная ответственность: вопросы теории и практики / Отв. ред. Н.Ю. Хаманеева. М., 2004.

37.Овчаров А.С. Административно-юрисдикционные акты: Авто-реф. дис. ... канд. юрид. наук. Ростов н/Д, 2009.

38.Панкова О.В. Настольная книга судьи по делам об административных правонарушениях: Научно-практическое пособие / Под ред. Н.Г. Салищевой. М., 2008.

39.Постатейный комментарий к Кодексу РФ об административных правонарушениях / Под ред. Э.Г. Липатова и С.Е. Чаянова. М., 2008. С. 20.

40.Российский Б.В. Административное право: Учебно-методическое и практическое пособие. М., 2001.

41.Российский Б.В., Гончарова Н.Г. Административное право: Практикум. М., 2006.

42.Судебная практика по делам об административных правонарушениях / Под ред. П.П. Серкова. М., 2008.

43.Теория государства и права: Учебник / Под ред. В.М. Корельского и В.Д.

Перевалова. М., 2011.

44. Тимошенко И.В. Административная ответственность: Уч. пособ. М., 2004.

45. Тимошенко И.В. Понятие административной ответственности // Северо-Кавказский юридический вестник. 2009. № 2. С. 75.

46. Тимошенко И.В. Понятийный аппарат законодательства об административной ответственности: состояние и направления развития: Дис. ... д-ра юрид. наук. Ростов н/Д, 2006.

47. Шиндяпина М.Д. Стадии юридической ответственности. М., 1998.

48. Юсупов В.А. Теория административного права. М., 1985.

#### *Материалы судебной практики*

49. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.03.2005 № 5 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» (ред. от 19.12.2013) // Бюллетень Верховного Суда РФ, № 6, 2012.

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

51. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.10.2006 № 18 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части КоАП» // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2006. № 12.

52. Обзор законодательства и судебной практики Верховного Суда Российской Федерации за четвертый квартал 2011 года // Бюллетень Верховного Суда РФ. - 2007. - № 1.

53. Обзор судебной практики Верховного Суда Российской Федерации за второй квартал 2015 года // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2005. № 12.

54.Определение Судебной Коллегии Верховного Суда Российской Федерации от 27 октября 1995 г. // БВС РФ. – 1996. – № 8.

55.Определение Верховного Суда РФ от 17.03.2008 № 19-Д08-6 // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2008. - № 7.

56.Определение Верховного Суда РФ от 15.05.2009 № 5561/09 по делу № А21-8419/2008 // Архив судебных документов Верховного Суда Российской Федерации.

57.Постановление Верховного Суда РФ от 16.12.2015 № 5-ад05-10 // Архив судебных документов Верховного Суда Российской Федерации.

58.Постановление Верховного Суда РФ от 19.02.2012 № 13-АД09-2 // Архив Верховного Суда РФ.

59.Постановление Верховного Суда РФ от 12.03.2014 № 36-АД09-1 // Архив судебных документов Верховного Суда Российской Федерации.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 1

| Субъект Российской Федерации            | Количество предписаний, направленных в 2015 году органам исполнительной власти субъекта Российской Федерации | Количество предписаний, направленных в 2015 году органам местного самоуправления |
|---|--|--|
| 01. Республика Адыгея                   | 0  | 242  |
| 02. Республика Башкортостан             | 7  | 325  |
| 03. Республика Бурятия                  | 0  | 1030   |
| 04. Республика Алтай                    | 0  | 510  |
| 05. Республика Дагестан                 | 0  | 974  |
| 06. Республика Ингушетия                | 56   | 127  |
| 07. Кабардино-Балкарская Республика     | 100  | 1235   |
| 08. Республика Калмыкия                 | 497  | 421  |
| 09. Карачаево-Черкесская Республика     | 185  | 273  |
| 10. Республика Карелия                  | 151  | 455  |
| 11. Республика Коми                     | 139  | 607  |
| 12. Республика Марий Эл                 | 0  | 122  |
| 13. Республика Мордовия                 | 0  | 278  |
| 14. Республика Саха (Якутия)            | 0  | 516  |
| 15. Республика Северная Осетия - Алания | 61   | 390  |
| 16. Республика Татарстан                | 350  | 304  |
| 17. Республика Тыва                     | 212  | 960  |
| 18. Удмуртская Республика               | 33   | 702  |
| 19. Республика Хакасия                  | 0  | 788  |
| 21. Чувашская Республика                | 0  | 68   |
| 22. Алтайский край                      | 1  | 5337   |
| 23. Краснодарский край                  | 35   | 3622   |
| 24. Красноярский край                   | 0  | 49   |
| 25. Приморский край                     | 463  | 2232   |
| 26. Ставропольский край                 | 35   | 6266   |
| 27. Хабаровский край                    | 28   | 1525   |
| 28. Амурская область                    | 72   | 980  |
| 29. Архангельская область               | 0  | 256  |
| 30. Астраханская область                | 1319   | 1323   |
| 31. Белгородская область                | 0  | 605  |
| 32. Брянская область                    | 0  | 956  |
| 33. Владимирская область                | 0  | 836  |
| 34. Волгоградская область               | 480  | 900  |
| 35. Вологодская область                 | 2  | 517  |
| 36. Воронежская область                 | 23   | 803  |
| 37. Ивановская область                  | 98   | 1354   |
| 38. Иркутская область                   | 0  | 1438   |

|  |              |               |
|--|--------------|---------------|
| 39. Калининградская область                  | 0            | 643           |
| 40. Калужская область                        | 0            | 952           |
| 41. Камчатский край                          | 7            | 23            |
| 42. Кемеровская область                      | 5            | 769           |
| 43. Кировская область                        | 0            | 461           |
| 44. Костромская область                      | 0            | 361           |
| 45. Курганская область                       | 23           | 1060          |
| 46. Курская область                          | 18           | 88            |
| 47. Ленинградская область                    | 17           | 451           |
| 48. Липецкая область                         | 0            | 1382          |
| 49. Магаданская область                      | 0            | 10            |
| 50. Московская область                       | 0            | 9666          |
| 51. Мурманская область                       | 0            | 5             |
| 52. Нижегородская область                    | 0            | 603           |
| 53. Новгородская область                     | 0            | 370           |
| 54. Новосибирская область                    | 0            | 3058          |
| 55. Омская область                           | 0            | 3274          |
| 56. Оренбургская область                     | 0            | 218           |
| 57. Орловская область                        | 0            | 32            |
| 58. Пензенская область                       | 17           | 2142          |
| 59. Пермский край                            | 0            | 1654          |
| 60. Псковская область                        | 38           | 75            |
| 61. Ростовская область                       | 0            | 3065          |
| 62. Рязанская область                        | 872          | 1421          |
| 63. Самарская область                        | 415          | 3395          |
| 64. Саратовская область                      | 4            | 436           |
| 65. Сахалинская область                      | 0            | 1127          |
| 66. Свердловская область                     | 4759         | 10861         |
| 67. Смоленская область                       | 0            | 1589          |
| 68. Тамбовская область                       | 54           | 564           |
| 69. Тверская область                         | 0            | 4936          |
| 70. Томская область                          | 2            | 396           |
| 71. Тульская область                         | 0            | 1346          |
| 72. Тюменская область                        | 0            | 1005          |
| 73. Ульяновская область                      | 0            | 866           |
| 74. Челябинская область                      | 105          | 3683          |
| 75. Забайкальский край                       | 0            | 3286          |
| 76. Ярославская область                      | 27           | 778           |
| 77. город Москва                             | 0            | 0             |
| 78. город Санкт-Петербург                    | 7            | 25            |
| 79. Еврейская автономная область             | 84           | 25            |
| 82. Республика Крым                          | 915          | 1372          |
| 83. Ненецкий автономный округ                | 0            | 4             |
| 86. Ханты-Мансийский автономный округ - Югра | 5            | 423           |
| 87. Чукотский автономный округ               | 0            | 40            |
| 89. Ямало-Ненецкий автономный округ          | 0            | 134           |
| 92. город Севастополь                        | 76           | 0             |
| 95. Чеченская Республика                     | 0            | 199           |
| <b>Всего по Российской Федерации</b>         | <b>11797</b> | <b>107599</b> |

## ПРИЛОЖЕНИЕ 2

### Административные правонарушения в области дорожного движения (согласно КоАП РФ)

1. Статья 12.1. Управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке
2. Статья 12.2. Управление транспортным средством с нарушением правил установки на нем государственных регистрационных знаков
3. Статья 12.3. Управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов, предусмотренных Правилами дорожного движения
4. Статья 12.4. Нарушение правил установки на транспортном средстве устройств для подачи специальных световых или звуковых сигналов
5. Статья 12.5. Управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена
6. Статья 12.6. Нарушение правил применения ремней безопасности или мотошлемов
7. Статья 12.7. Управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством
8. Статья 12.8. Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения
9. Статья 12.9. Превышение установленной скорости движения
10. Статья 12.10. Нарушение правил движения через железнодорожные пути
11. Статья 12.11. Нарушение правил движения по автомагистрали
12. Статья 12.12. Проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика
13. Статья 12.13. Нарушение правил проезда перекрестков
14. Статья 12.14. Нарушение правил маневрирования
15. Статья 12.15. Нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона
16. Статья 12.16. Несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги
17. Статья 12.17. Непредоставление преимущества в движении маршрутному транспортному средству или транспортному средству с включенными световыми и звуковыми сигналами
18. Статья 12.18. Непредоставление преимущества в движении пешеходам или иным участникам дорожного движения
19. Статья 12.19. Нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств

20. Статья 12.20. Нарушение правил пользования внешними световыми приборами, звуковыми сигналами, аварийной сигнализацией или знаком аварийной остановки

21. Статья 12.21. Нарушение правил перевозки грузов, правил буксировки

22. Статья 12.22. Нарушение правил учебной езды

23. Статья 12.23. Нарушение правил перевозки людей

24. Статья 12.24. Нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого вреда здоровью потерпевшего

25. Статья 12.25. Невыполнение требования о предоставлении транспортного средства или об остановке транспортного средства

26. Статья 12.26. Невыполнение требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения

27. Статья 12.27. Невыполнение обязанностей в связи с дорожно-транспортным происшествием

28. Статья 12.28.. Нарушение правил, установленных для движения транспортных средств в жилых зонах

29. Статья 12.29. Нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным лицом, участвующим в процессе дорожного движения

30. Статья 12.30. Нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным участником дорожного движения, повлекшее создание помех в движении транспортных средств либо причинение легкого вреда здоровью потерпевшего

31. Статья 12.31. Выпуск на линию транспортного средства, не зарегистрированного в установленном порядке, не прошедшего государственного технического осмотра, с заведомо подложными государственными регистрационными знаками или имеющего неисправности, с кот

32. Статья 12.32. Допуск к управлению транспортным средством водителя, находящегося в состоянии опьянения либо не имеющего права управления транспортным средством

33. Статья 12.33. Повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений

34. Статья 12.34. Нарушение правил проведения ремонта и содержания дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений

35. Статья 12.35. Незаконное ограничение прав на управление транспортным средством и его эксплуатацию

36. Статья 12.36. Воспрепятствование законной деятельности по управлению и эксплуатации транспортных средств