

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
АМУРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
(ФГБОУ ВО «АмГУ»)

Факультет юридический
Кафедра конституционного права
Направление подготовки 40.03.01 – Юриспруденция

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

И. о. зав. кафедрой

Т. Ю. Ныркова
« 12 » 02 2025 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

на тему: Административная ответственность за правонарушения в области до-
рожного движения

Исполнитель
студент группы 121-узб2

Трибель 11.02.2025
(подпись, дата) В. М. Трибель

Руководитель
доцент, канд. юрид. наук

Т. Ю. Ныркова 12.02.2025
(подпись, дата) Т. Ю. Ныркова

Нормоконтроль

Н. С. Архипова 11.02.2025
(подпись, дата) Н. С. Архипова

Благовещенск 2025

РЕФЕРАТ

Бакалаврская работа содержит 69 с., 39 источников.

АДМИНИСТРАТИВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ, АДМИНИСТРАТИВНОЕ НАКАЗАНИЕ, АДМИНИСТРАТИВНОЕ ПРАВОНАРУШЕНИЕ, БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, СОСТАВ АДМИНИСТРАТИВНОГО ПРАВОНАРУШЕНИЯ, ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ, ПРОИЗВОДСТВО, СУБЪЕКТ АДМИНИСТРАТИВНОГО ПРАВОНАРУШЕНИЯ, УЧАСТНИК ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Цель исследования – формирование предложений по совершенствованию административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения в целях повышения состояния защищенности участников дорожного движения, общественных и государственных интересов от негативных последствий ДТП.

Полученные результаты – предложены изменения по совершенствованию действующего законодательства и подходов к привлечению к административной ответственности за нарушения в области дорожного движения

Область практического применения – совершенствование законодательства и подзаконных нормативных правовых актов.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	6
1 Общие положения об административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения	10
1.1 История становления института ответственности за правонарушения в области дорожного движения в отечественном административном праве	10
1.2 Правовые основы привлечения к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения	17
2 Административные правонарушения в области дорожного движения и ответственность за их совершение	28
2.1 Общая характеристика составов административных правонарушений в области дорожного движения	28
2.2 Виды наказаний за совершение административных правонарушений в области дорожного движения	34
3 Проблемы и перспективы совершенствования административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения	46
3.1 Особенности привлечения к административной ответственности за правонарушения, выявленные в автоматическом режиме	46
3.2 Проблемы привлечения к административной ответственности отдельных субъектов и возможные пути их решения	51
Заключение	62
Библиографический список	65

ОПРЕДЕЛЕНИЯ, ОБОЗНАЧЕНИЯ, СОКРАЩЕНИЯ

БДД – безопасность дорожного движения;

ВС РФ – Верховный Суд Российской Федерации;

ДЛ – должностное лицо;

ДТП – дорожно-транспортное происшествие;

КоАП РФ – Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях;

ПДД РФ – Правила дорожного движения Российской Федерации;

РФ – Российская Федерация;

СИМ – средство индивидуальной мобильности;

ТС – транспортное средство;

ФЗ – Федеральный закон;

ФЛ – физическое лицо;

ЮЛ – юридическое лицо.

ВВЕДЕНИЕ

Нарушения, допускаемые в области дорожного движения, создают существенную угрозу охраняемым интересам личности, общества и государства. В условиях стихийно изменяющейся обстановки отступление от установленных требований способно привести помимо человеческих жертв и увечий к нарушению коммуникаций и иных социальных процессов, связанных с функционированием компонентов дорожного движения и всего транспортного комплекса в целом. Изложенное подтверждается статистическими данными.

Так, по официальным данным Госавтоинспекции, только за 11 месяцев 2024 года в Российской Федерации произошло 119951 ДТП, в которых погибло 13139 человек и ранено 149117 человек¹. Причиной почти 90% таких ДТП являются нарушения, допущенные водителями ТС. Всего за указанный период зарегистрировано 106245 ДТП, произошедших по вине водителей ТС, в которых погиб 11301 человек и ранено 136410 человек.

На территории Амурской области в 2024 году зарегистрировано 1137 ДТП (-1,2%, 1151), в которых 123 человека погибли (+12,8%, 109) и 1527 получили ранения (-0,9%, 1541). Количество ДТП из-за нарушений ПДД РФ водителями возросло на 1,4% (1065), число погибших в них людей – на 25,8% (117), раненых – на 0,3% (1457). При этом к основным причинам ДТП относятся нарушение правил расположения транспортных средств на проезжей части, несоблюдение очередности проезда перекрестков, неправильный выбор дистанции².

Приведенные цифры подчеркивают актуальность проблемы укрепления дорожно-транспортной дисциплины, в первую очередь, - водителей ТС. В решении данной проблемы важное значение приобретает профилактика нарушений требований в области дорожного движения. Зачастую ресурсов пропаганды

¹ Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения // [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 14.01.2025).

² Статистика УГИБДД УМВД России по Амурской области // Архив УГИБДД УМВД России по Амурской области, 2024.

может быть недостаточно для формирования ожидаемого состояния защищенности участников дорожного движения от негативных последствий ДТП, поэтому необходимо применение мер принуждения, в том числе привлечение к установленной законом ответственности. Меры ответственности в данном случае представляют собой негативные последствия для нарушителя в связи с допущенным им противоправным деянием. В зависимости от тяжести нарушения и созданных им угроз либо реального причинения вреда нарушитель может быть подвергнут дисциплинарной, административной, уголовной и иной ответственности, что регламентировано в ст. 31 Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее – ФЗ «О БДД»)³.

В рамках работы будут подробно рассмотрены общие положения привлечения к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, а также отдельные аспекты и особенности. Целесообразность избрания указанной темы обусловлена массовостью проблемы. Ежегодно выявляется свыше 200 млн. административных правонарушений в области дорожного движения, при этом значение данного показателя постоянно увеличивается.

На территории Амурской области в 2024 году всего сотрудниками Госавтоинспекции выявлено 733446 нарушений ПДД (+23,5 %, 593885). Выявлено 2330 фактов управления транспортными средствами водителями, находившимися в состоянии опьянения (+ 2,1 %, 2281), 767 водителей уклонились от прохождения медицинского освидетельствования (-2,9 %, 745). Пресечено 7180 выездов на сторону дороги, предназначенную для встречного движения (- 14,5 %, 8397). Выявлено 2598 нарушений требований к перевозке детей (- 10,7 %, 2909)⁴.

Безусловно, на увеличение количества выявленных нарушений влияет и множество объективных факторов, таких как расширение автопарка страны, усовершенствование методов выявления нарушений, в первую очередь в авто-

³Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ред. от 08.08.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 05.02.2025)// Собрание законодательства РФ.1995. № 50. Ст. 4873.

⁴ Статистика УГИБДД УМВД России по Амурской области // Архив УГИБДД УМВД России по Амурской области, 2024.

матическом режиме и другие. Однако остается злободневной проблема субъективного фактора, связанного с низкой дисциплиной участников дорожного движения, которая требует решения и поиска возможных способов совершенствования системы противодействия таким нарушениям.

Целью данного исследования является формирование предложений по совершенствованию административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения в целях повышения состояния защищенности участников дорожного движения, общественных и государственных интересов от негативных последствий ДТП.

Задачи исследования, которые предстоит решить для достижения поставленной цели, представлены следующим образом:

1. Провести хронологию становления института ответственности за правонарушения в области дорожного движения.
2. Рассмотреть правовые основы привлечения к административной ответственности за совершение данного вида нарушений.
3. Дать общую характеристику составов административных правонарушений в области дорожного движения.
4. Изучить виды наказаний за совершение административных правонарушений в области дорожного движения и особенности их применения.
5. Проанализировать особенности привлечения к административной ответственности за правонарушения, выявленные в автоматическом режиме
6. Выявить проблемы привлечения к административной ответственности отдельных субъектов и предложить возможные пути их решения.

При исследовании выбранной темы использованы статистические данные, характеризующие состояние безопасности дорожного движения в Российской Федерации, а также дорожно-транспортную дисциплину участников дорожного движения (сведения о привлечении к административной ответственности за совершение правонарушений в области дорожного движения), нормативные правовые акты, регламентирующие соответствующие правоотношения (Конституция РФ, КоАП РФ, ФЗ «О БДД» и др.), научная и учебная литература.

Нужно отметить, что тема административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения является достаточно исследованной и в разные периоды заслуживала пристального внимания ученых-административистов, а также теоретиков и практиков в соответствующих областях. Среди наиболее выдающихся авторов в данном направлении следует выделить С.Н. Антонова, А.В. Дылыкова, А.С. Квитчука, С.А. Курушина, Е.А. Ляшенко, А.Н. Мещеряченко, Б.В. Россинского, А.Ю. Якимова и многих других, чьи труды использованы в процессе исследования избранной темы.

Актуальность темы обусловлена тем, что несмотря на достаточно детальное изучение соответствующих проблем, до настоящего времени не удалось найти эффективные способы их решения вплоть до полного искоренения противоправных проявления в области дорожного движения. Более того, проблема усугубляется, что подтверждает ежегодный рост количества выявленных нарушений. Также особую актуальность представляет то, что с каждым годом на дорогах страны появляется все больше и больше автомобилей, которые модернизируются; создаются новые средства передвижения. Наиболее ярким примером последних являются СИМ, появившиеся сравнительно недавно, но стихийно развившиеся и создающие угрозу БДД.

Новизна данного исследования определяется систематизацией имеющихся теоретических положений, комплексной постановкой проблемы привлечения к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения и формированием новых выводов и предложений для её решения в современных условиях развития дорожного движения.

Практическая значимость темы видится в возможности использования полученных выводов в нормотворческой деятельности при дальнейшем совершенствовании законодательства и подзаконных нормативных правовых актов в соответствующей сфере, в практической деятельности уполномоченных органов и их ДЛ, осуществляющих привлечение к административной ответственности за нарушения в области дорожного движения, а также в образовательном процессе при подготовке специалистов в соответствующих областях.

1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ОБ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

1.1 История становления института ответственности за правонарушения в области дорожного движения в отечественном административном праве

Стремительное развитие автомобильного транспорта, совершенствование его технических характеристик и конструкции, численное увеличение парка ТС, усложнение схем организации дорожного движения и функциональных ролей, возлагаемых на данный вид транспорта обусловило необходимость принятия соответствующих нормативно-правовых решений, направленных на регулирование процесса эксплуатации ТС и взаимодействия между участниками дорожного движения в целях обеспечения безопасности на дорогах.

Эффективная реализация такого регулирования по всем направлениям требовала создания механизмов, обеспечивающих беспрекословное соблюдение установленных норм и правил.

Речь идет в первую очередь о мерах принуждения, применяемых государством в установленном порядке и представляющих собой совокупность способов воздействия на субъекты правоотношений в целях побуждения их к должному образу поведения. Традиционно в числе мер административного принуждения выделяются меры административного наказания⁵.

Административное наказание и в целом административная ответственность является неотъемлемым компонентом, гарантирующим соблюдение установленных норм и требований, за нарушение которых она предусмотрена.

В целом становление института ответственности за совершение нарушений, посягающих на интересы БДД, некоторые ученые связывают с древнерусским правом. В частности, В.И. Лисеенко в своих трудах обращает внимание на то, что уже в Русской Правде (XI век) упоминалось об ответственности за при-

⁵Бахрах Д.Н. Административное право России. М.: Норма, 2013. С. 75.; Лещина Э.Л. Административно-процессуальное право. М.: Российский государственный университет правосудия, 2015. С. 155.

чинение вреда жизни, здоровью или имуществу в результате неосторожного или умышленного использования гужевого транспорта, являющегося на то время фактически единственным средством пешего передвижения⁶.

Согласно другой точке зрения, истоки становления института административной ответственности за нарушения в области дорожного движения берут начало в XV веке⁷.

Например, по мнению А.Н. Мещеряченко, именно этот период справедливо интерпретировать как начальный этап развития рассматриваемого института. Именно в XV веке были приняты первые правила использования почтовых трактов, призванные упорядочить движение и обеспечить его безопасность. Правила подкреплялись мерами наказания за их несоблюдение. В частности, в указе Ивана Грозного определялось: «...ежели кто будет ездить по левую руку, тех ловить и отвозить в тайницкую башню, где холопов нещадно бить батогами, а ежели это барин – штрафовать деньгами и соболями»⁸.

Приведенный пример, на наш взгляд, может быть охарактеризован как первая попытка применения дифференцированного подхода к установлению ответственности за нарушения в области дорожного движения в зависимости от социального и материального положения нарушителя, что способно оказать на него должное профилактическое воздействие и не допустить дальнейшие подобные противоправные проявления.

Схожей точки зрения относительно определения начала (XV век) становления института административной ответственности за совершение нарушений, посягающих на БДД, придерживается С.А. Курушин⁹.

Рассмотрев два вышеприведенные мнения ученых, считаем целесообразным оговориться о том, что административную ответственность в данном слу-

⁶Лисеенко В.И. Функция государственного контроля и надзора в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства: генезис и исторические особенности развития со времен Петра Великого до современной России // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. 2020. № 4. С. 97-104.

⁷Дылыков А.В. История развития института административной ответственности за правонарушения в области организации дорожного движения // Вестник науки. 2024. № 12 (81). С. 603-617.

⁸Мещеряченко А.Н. Административная ответственность за правонарушения в области организации дорожного движения: история и современность // Академическая публицистика. 2023. № 2. С. 135-142.

⁹Курушин С.А. Основные этапы развития административной ответственности за правонарушения в сфере дорожного движения в России // Актуальные проблемы автотранспортного комплекса. Самара, 2018. С. 67-72.

чае следует понимать в широком смысле. Безусловно, как такового законодательства об административных правонарушениях в XV веке не существовало. Такая интерпретация административной ответственности в первую очередь обусловлена спецификой общественных отношений, в рамках которых происходит возникновение оснований и непосредственно привлечение к ответственности, а также статусом самих субъектов отношений. Это публичные правоотношения, нарушения допущенные в рамках которых посягают на интересы неограниченного круга лиц, начиная от конкретных граждан и заканчивая государственными, а уполномоченный орган или его представитель имеет государственно-властные полномочия в отношении нарушителя.

Исходя из изложенного, рассмотрение процесса становления института административной ответственности следует в широком понимании данной категории, как предпосылки формирования подходов современного и непосредственно предшествующего ему отечественного законодательства об административных правонарушениях.

Как справедливо отметил Е.А. Ляшенко, появление новых участников дорожного движения потребовало пересмотра подходов к обеспечению БДД и определения новых видов ответственности за нарушения в данной области¹⁰.

Поэтому следующим этапом развития ответственности за нарушения в области дорожного движения, стало увеличение числа велосипедистов во второй половине XIX века. Их манера передвижения и высокая скорость по сравнению с пешеходами, а порой и с гужевыми повозками, нередко создавала высокую угрозу безопасности дорожного движения. В этой связи потребовалось установление четких правил эксплуатации велосипедов на улицах городов.

В частности¹¹, предусматривалось получение специального свидетельства, которое давало право на управление велосипедом. В дневное время запрещалось движения по центральным улицам Санкт-Петербурга. Нарушение

¹⁰ Ляшенко Е.А. Административная ответственность за нарушения в области обеспечения безопасности дорожного движения – возникновение, становление, современность // Юристъ-правоведь. 2015. №2(69). С. 74-77.

¹¹ Нугаев М.А. История организации безопасности дорожного движения (с 1683 - до начала XX в.) // Сборник научных трудов международной научно-практической конференции. М., 2021. С. 168-171.

данного требования влекло за собой штрафа в размере 15 руб. или арест на 3 суток.

С начала XIX века в государстве началась работа по совершенствованию организации движения по дорогам и их эксплуатации.

Для пресечения лихачества и предотвращения связанных с ним возможных негативных последствий в 1802 году Александр I издал Указ «О запрещении скорой езды», который впервые установил, что ответственность за нарушение правил передвижения гужевого транспорта по улицам возлагается не только на извозчика, но и на владельца экипажа¹². В данном случае усматривается некий прототип установления современной ответственности собственников транспортных средств за совершение нарушений, выявленных в автоматическом режиме специальными техническими средствами, чему посвящен самостоятельный подраздел данной работы.

В дальнейшем с появлением первого автомобиля и развитием автомобилизации в стране, начиная с конца XIX века, потребовалось принятие соответствующих нормативно-правовых мер по упорядочиванию их участия в дорожном движении и установлению ответственности за несоблюдение норм и требований в данной области.

После Октябрьской революции 1917 г. деятельность Нового правительства была ориентирована на регулирование дорожного движения в условиях национализации транспорта и централизации управления экономикой. Необходимость формирования и дальнейшего совершенствования института административной ответственности в то время было продиктовано необходимостью легализации применения мер принуждения со стороны государства в целях обеспечения правопорядка в беспоконных условиях кризиса и смены политического строя¹³.

Именно первые годы после Октябрьской революции характеризовались массовыми нормативными преобразованиями, которые не обошли стороной и

¹²Дылыков А.В. История развития института административной ответственности за правонарушения в области организации дорожного движения // Вестник науки. 2024. № 12 (81). С. 603-617.

¹³Там же.

область БДД. Так, например, за период 1918-1919 гг. Административным отделом Моссовета принято более 20 указов, затрагивающих вопросы обеспечения безопасности на дорогах и улицах.

Важным событием в становлении регулирующей системы в области БДД в целом и в частности – административной ответственности, стало принятие в 1920 году Декрета Совета Народных Комиссаров «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям (Правила)»¹⁴. Это выступило неким прототипом современных Правил дорожного движения как комплексного нормативного акта, регламентирующего общественные отношения в области дорожного движения.

В данном документе ответственности за нарушения требований был посвящен самостоятельный раздел, в котором отражались общие вопросы привлечения к ответственности. В частности, нормативно были закреплены субъекты ответственности на нарушения в области дорожного движения, к числу которых относились водители, дежурные нарядчики, заведующие гаражами, транспортными отделами транспортных учреждений и организаций. Виновные подвергались взысканиям в административном порядке, согласно обязательному постановлению Московского Совета Рабочих и Красноармейских Депутатов¹⁵.

В июне 1921 г. Всероссийский центральный исполнительный комитет и Совета Народных Комиссаров РСФСР приняли декрет «О порядке наложения административных взысканий», который предусматривал следующие наказания: лишение свободы, принудительные работы и штраф¹⁶.

В период существования СССР, как отмечает Е.Х. Ри, наблюдался этап, характеризующийся принятием множества нормативных правовых актов, регулирующих вопросы административной ответственности. Однако при этом отсутствовало единое законодательное определение порядка и механизмов реали-

¹⁴ Декрет Совета Народных Комиссаров № 251 «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям» (Правила) // [Электронный ресурс]. URL: <https://istmat.org/№ode/41936> (дата обращения: 19.11.2024).

¹⁵ Там же.

¹⁶ Декрет Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных Комиссаров № 310 «О порядке наложения административных взысканий» // [Электронный ресурс]. URL: <https://istmat.org/№ode/46301> (дата обращения: 19.11.2024).

зации данного вида ответственности. Это приводило к определенной разрозненности и несогласованности в применении административных наказаний за нарушения правил дорожного движения¹⁷.

Как указано в трудах А.С. Квитчука, в начале 1920-х гг. в Советской России размеры административных взысканий за нарушения правил дорожного движения не были унифицированы на государственном уровне. Вместо этого полномочия по установлению штрафов и других видов наказаний были делегированы местным Советам. Они должны были учитывать территориальные особенности той или иной местности¹⁸.

Приведенный подход позволял более гибко реагировать на местные условия и оперативно корректировать меры административного воздействия в зависимости от изменения дорожной обстановки. В то же время, отсутствие единого стандарта привело к значительным различиям в практике применения административной ответственности в различных частях страны, что создавало определенные сложности для участников дорожного движения и снижало эффективность борьбы с правонарушениями в данной сфере¹⁹.

Важным этапом в развитии института административной ответственности за нарушения в области дорожного движения стало принятие Кодекса РСФСР об административных правонарушениях (далее – КоАП РСФСР) в 1984 году²⁰. Именно в этот период произошла первая полномасштабная кодификация законодательства в данной сфере. Данный нормативный акт имел большое значение, поскольку он объединил в себе материальные, компетенционные и процессуальные нормы, регулирующие вопросы административной ответственности²¹.

¹⁷Ри Е.Х. К вопросу об административной ответственности за нарушения правил дорожного движения // Право и правопорядок: приоритетные направления развития. Хабаровск, 2019. С. 261-265.

¹⁸Квитчук А.С. Система обеспечения безопасности дорожного движения в России: историко-правовое исследование. СПб, 2006. С. 124.

¹⁹Дылыков А.В. История развития института административной ответственности за правонарушения в области организации дорожного движения // Вестник науки. 2024. № 12 (81). С. 603-617.

²⁰Кодекс РСФСР об административных правонарушениях» (утв. ВС РСФСР 20.06.1984) (ред. от 20.03.2001) // Ведомости ВС РСФСР. 1984. № 27. Ст. 909. Документ утратил силу.

²¹Ри Е.Х. К вопросу об административной ответственности за нарушения правил дорожного движения // Право и правопорядок: приоритетные направления развития. Сборник научных трудов. Хабаровск, 2019. С. 261-265.

Непосредственным образом административная ответственность за нарушения в области дорожного движения вошла в положения главы 10, посвященной административным правонарушениям на транспорте и в области дорожного хозяйства и связи. Структурное построение норм отечественного законодательства об административных правонарушениях несколько отличалось от современного его вида, однако основные составы нарушений, связанных с нарушением правил регистрации ТС, обязанностей водителя и требований к порядку движения в различных условиях движения уже тогда были включены в нормативный акт. Отдельное внимание уделялось ДЛ, а также транспортным предприятиям, ответственным за безопасную эксплуатацию ТС, для которых предусматривалась повышенная ответственность, учитывая значительные риски, создаваемые нарушениями таких лиц, обусловленные массовой эксплуатацией того или иного транспорта, например, в целях перевозки пассажиров и грузов.

КоАП РСФСР предусматривал достаточно широкий спектр административных наказаний за нарушения правил дорожного движения – от предупреждения до лишения специального права и административного ареста, что позволяло дифференцированно подходить к ответственности в зависимости от тяжести совершенного правонарушения²².

КоАП РСФСР 1984 г. оставался основным нормативным актом, регламентирующим административную ответственность за нарушения ПДД, вплоть до принятия КоАП РФ в 2001 году²³. С этого момента берет отсчет современная стадия развития административной ответственности за нарушения в области дорожного движения.

В современном КоАП РФ с учетом масштабности и разнородности общественных отношений в области БДД ответственность за административные правонарушения в области дорожного движения выделена в самостоятельную главу 12, насчитывающую почти 40 составов нарушений, предусматривающий

²²Дылыков А.В. История развития института административной ответственности за правонарушения в области организации дорожного движения // Вестник науки. 2024. № 12 (81). С. 603-617.

²³Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 26.12.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 05.02.2025) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.

дифференцированную ответственность в зависимости от обстоятельств совершения нарушения, роли нарушителя, его характеристик и многих других факторов. Положения гл. 12 КоАП РФ регулярно корректируются с учетом изменения ситуации в области дорожного движения, появления новых видов средств передвижения и транспортных связей. С момента принятия КоАП РФ в него внесено свыше ста поправок, менялись подходы к назначению наказания и определению его размера.

1.2 Правовые основы привлечения к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

Важным элементом применения административной ответственности является ее законодательное регулирование.

По мнению А.П. Алехина, под законодательными основами административной ответственности принято понимать систему нормативно-правовых актов, в которых содержатся правовые нормы, регулирующие вопросы применения административной ответственности²⁴.

А.И. Стахов утверждает, что если источниками административного права принято считать юридические акты, содержащие нормы административного права, то источниками административной ответственности являются юридические акты, содержащие нормы института административной ответственности. С этой позиции к источникам института административной ответственности, он относит Конституцию Российской Федерации, законодательство об административных правонарушениях, международные договоры Российской Федерации об административных правонарушениях, федеральные законы, нормативные правовые акты Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти, содержащие нормы института административной ответственности, решения Конституционного суда Российской Федерации, принятые по проверке конституционности нормативных правовых актов, регулирующих административную ответствен-

²⁴ Алехин А. П. Административное право Российской Федерации. М.: ИКД «Зерцало-М», 2003. С. 241.

ность²⁵.

Поддержим мнение ученого, принимая при этом во внимание, что согласно ст. 1.1 КоАП РФ законодательство об административных правонарушениях состоит из КоАП РФ и принимаемых в соответствии с ним законов субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях. В свою очередь, КоАП РФ основывается на Конституции Российской Федерации, общепризнанных принципах и нормах международного права и международных договорах Российской Федерации.

В этой связи рассмотрение правовых основ привлечения к административной ответственности за нарушения в области дорожного движения следует начать с Основного закона страны – Конституции Российской Федерации.

Учитывая статус указанного нормативного правового акта, стоит отметить, что административное право, в том числе в части административной ответственности, как и любая другая отрасль права основывается на общих конституционных принципах построения правоотношений, основанных на государственно-властных началах. Это выражается с одной стороны в определении конституционно-правового статуса лица, привлекаемого к административной ответственности, то есть гражданина, состоящего в устойчивой правовой связи с государством, а с другой стороны – в установлении основополагающих и руководящих начал привлечения к ответственности.

Являясь проявлением реализации государственно-властных полномочий, административная ответственность основана на руководящих началах о том, что человек, его права и свободы являются высшей ценностью, что закреплено в ст. 2 Конституции РФ²⁶. Данные права и свободы недопустимо умалять, необходимо уважать человеческое достоинство. Указанный ориентир в контексте административного права выступает формализованной категорией и имеет всеобъемлющее значение.

Стоит отметить, что анализ региональной практики нормативно-

²⁵Стахов А.И. Административная ответственность. М. : ЮНИТИ-ДАНА, Закон и право, 2004. С. 111.

²⁶Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с изм., одобренными в ходе общероссийского голосования 14.03.2020) // Российская газета. 2020. 04 июля. № 144.

правового регулирования общественных отношений в области БДД, свидетельствует о том, что положения законодательства субъектов РФ, в некоторой степени дублируют федеральное законодательство, а местами уточняют и конкретизируют его.

Субъекты Российской Федерации значительно отличаются друг от друга по территории, географическим, климатическим, экономическим особенностям, уровню жизни и иным параметрам. Кроме того, для отдельных регионов может быть особенно актуальны отдельные проблемы, связанные с дорожно-транспортным травматизмом и требующие повышенного внимания и выработки эффективных мер по их предотвращению, в том числе за счет ресурсов административной ответственности.

Обратимся к примеру Амурской области. В ч. 4 ст. 5.10.1 Закона Амурской области от 30 марта 2007 года № 319-ОЗ «Об административной ответственности в Амурской области» (далее – Закон № 319-ОЗ) установлена ответственность за неисполнение требований по текущему содержанию расположенных на проезжей части дорог участков производства земляных работ²⁷, что коррелируется с нормой, установленной в КоАП РФ (ст. 12.34 КоАП РФ). При этом в Законе № 319-ОЗ содержится принципиальная оговорка, что по ч. 4 ст. 5.10.1 Закона № 319-ОЗ возможно привлечение к ответственности, если действия (бездействие), установленные настоящей частью, не образуют составов административных правонарушений, административная ответственность за которые предусмотрена КоАП РФ. Тем самым в региональном законодательстве устранено положение, которое может вызвать противоречия на практике и недопустимое повторное привлечение к ответственности за одно и то же в объективном выражении деяние и по норме регионального, и по норме федерального законодательства.

Это также важное обстоятельство, которое должно учитываться в региональной практике, на наш взгляд.

²⁷Закон Амурской области от 30.03.2007 № 319-ОЗ (ред. от 17.12.2024) «Об административной ответственности в Амурской области» // Вестник администрации Амурской области. 2007. № 3.

Важное значение принадлежит применению в законодательстве об административной ответственности положений Конституции, закрепляющих презумпцию невиновности. Конституционные начала презумпции невиновности в законодательном регулировании административной ответственности слабо прослеживаются, но между тем системный анализ положений Основного закона страны позволяет сделать некий общий вывод.

В соответствии со ст. 49 Конституции РФ каждый обвиняемый в совершении преступления считается невиновным, пока его виновность не будет доказана в предусмотренном федеральным законом порядке и установлена вступившим в законную силу приговором суда. Несмотря на то, что данное положение в прямой постановке по сути своей отнесено к отрасли уголовного права, оно нашло отражение и конкретизацию в ст. 1.5 КоАП РФ, в соответствии с которой определены особенности применения принципа презумпции невиновности при производстве по делам об административных правонарушениях.

Важное значение имеет запрет повторного привлечения лица к ответственности за одно и то же правонарушение²⁸. Данный принцип закреплен в нормах международного права в незначительно различающихся интерпретациях, сохраняющих заложенный смысл²⁹.

В нормах отечественного законодательства недопустимость привлечения к двойной ответственности заложена в ч. 1 ст. 51 Конституции Российской Федерации в следующем виде: «никто не может быть повторно осужден за одно и то же преступление»³⁰.

Согласно выработанной Конституционным³¹ Судом Российской Федерации правовой позиции данное правило имеет общее значение и в виде норма-

²⁸ Определение Конституционного Суда РФ от 05 июля 2001 г. №130-О // Сборник законов РФ. 2001. № 34. Ст. 3512.

²⁹ Международный пакт о гражданских и политических правах (Принят 16.12.1966 Резолюцией 2200 (XXI) на 1496-ом пленарном заседании Генеральной Ассамблеи ООН) // Бюллетень Верховного Суда РФ. 1994. № 12.

³⁰ Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с изм., одобренными в ходе общероссийского голосования 14.03.2020) // Российская газета. 2020. 04 июля. № 144.

³¹ Постановление Конституционного Суда РФ от 04.02.2019 № 8-П «По делу о проверке конституционности статьи 15.33.2 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в связи с жалобой гражданки У.М. Эркеновой»// [Электронный ресурс]. URL: <https://www.ccnetsulta.net.ru/> (дата обращения: 15.12.2024).

тивной конкретизации общепризнанного принципа справедливости, направленной на поддержание правовой безопасности, определенности и стабильности, распространяется на законодательство об административных правонарушениях.

Как отмечал Конституционный Суд РФ, принцип недопустимости привлечения лица к двойной ответственности имеет межотраслевой характер³².

Более того, непосредственно в ч. 5 ст. 4.1 КоАП РФ установлено, что никто не может нести административную ответственность дважды за одно и то же административное правонарушение³³.

Подводя краткий итог, следует отметить, что Конституция РФ как Основной закон страны закрепляет общеправовые начала, обязательные для всех отраслей отечественного права, на которых основан КоАП РФ, непосредственно определяющий административную ответственность за правонарушения в области дорожного движения. Конституционные положения направлены в первую очередь на защиту прав и свобод человека и гражданина. С одной стороны, реализуясь в положениях законодательства об административных правонарушениях, они способствуют восстановлению социальной справедливости в случае допущенных нарушений посредством применения мер государственного принуждения в рамках соответствующих правоотношений. С другой стороны – призваны гарантировать недопустимость безосновательного привлечения к ответственности и ограничения прав.

Тем не менее, наиболее содержательно вопросы привлечения к административной ответственности за совершение правонарушений в области дорожного движения регламентирует КоАП РФ. Помимо ранее рассмотренных положений, в его Общей части содержатся основные задачи, цели и принципы законодательства об административных правонарушениях, указаны субъекты ответственности, предусмотрены условия привлечения к административной от-

³² Постановление Конституционного Суда РФ от 21.03.2013 № 6-П «По делу о проверке конституционности подпункта «в» пункта 2 статьи 51 Федерального закона «О воинской обязанности и военной службе» в связи с жалобами граждан Р.В. Боскачева, И.В. Овсянникова и Д.А. Савельева»// [Электронный ресурс]. URL: <https://www.c0n5ulta№et.ru/> (дата обращения: 15.12.2024).

³³ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 26.12.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 05.02.2025) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.

ветственности, основания её наступления, виды административных наказаний, и правила их назначения.

Особенная часть Кодекса содержит конкретные составы административных правонарушений, разделенные на главы согласно объектам охраны КоАП. Как уже говорилось, ответственность за административные правонарушения в области дорожного движения непосредственно установлена в главе 12 КоАП РФ. Однако важно иметь в виду, что некоторые деяния, имея непосредственным объектом посягательства другие охраняемые интересы, могут также посягать и на состояние защищенности от ДТП и их последствий. Следовательно, ответственность за такие деяния предусмотрена в других главах Особенной части КоАП РФ.

Приведем в пример ст. 11.23 КоАП РФ, устанавливающую ответственность за управление ТС без тахографа, а также за несоблюдение норм времени управления ТС и отдыха либо нарушение режима труда и отдыха водителей³⁴. Данное деяние относится к административным правонарушениям на транспорте, при этом управление в утомленном состоянии запрещено нормами ПДД РФ, несоблюдение данного запрета приводит к тому, что по причине сна водителя во время управления ТС либо его утомленного состояния происходит пятая часть ДТП³⁵. Таким образом, указанное деяние имеет сразу несколько объектов посягательства, однако прямо не рассматривается в контексте административных правонарушений в области дорожного движения.

Статьи Особенной части КоАП РФ также определяют перечень органов и ДЛ, уполномоченных рассматривать дела об административных правонарушениях, регулируют вопросы производства по делам об административных правонарушениях, устанавливают виды наказаний за совершение правонаруше-

³⁴ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 26.12.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 05.02.2025) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.

³⁵ Страшный сон водителя. Что приводит к засыпанию за рулём? [Электронный ресурс]. URL: https://aif.ru/health/life/strashnyy_son_no_voditelya_chno_privodit_k_zasypanu_za_rulyom (дата обращения: 18.12.2024).

ния³⁶.

Также могут быть выделены две дополнительные группы нормативных правовых актов, составляющих правовые основы привлечения к административной ответственности, которые будут рассмотрены далее.

Рассматривая первую группу, следует начать с Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»³⁷ (далее – ФЗ «О БДД»), в котором содержится самостоятельная глава VI, посвященная ответственности за нарушение законодательства РФ о БДД. В числе видов ответственности, предусмотренной в установленном порядке, законодатель в ст. 31 ФЗ «О БДД» упоминает и административную, тем самым отсылая к положениям КоАП РФ³⁸.

Анализ положений ФЗ «О БДД» позволил установить наличие в нем и других отсылочных норм. Так, например, в ст. 28 данного закона указано, что лишение права управление ТС, являющееся по сути своей одним из видов административных наказаний, предусмотренных КоАП РФ (лишение специального права), которые будут рассмотрены далее, является одним из оснований прекращения действия права на управление ТС. Также определено, что виды правонарушений, а также случаи, влекущие в качестве меры ответственности лишение права на управление ТС, устанавливаются федеральным законом³⁹.

Принимая во внимание, что в соответствии со ст. 4 ФЗ «О БДД» законодательство РФ о БДД помимо указанного законодательного акта состоит из других федеральных законов, принимаемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов РФ, законов и иных нормативных правовых актов субъектов РФ, муниципальных правовых актов, необходимо учитывать и их в контексте правовых основ привлечения к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

³⁶Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 26.12.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 05.02.2025) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.

³⁷Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ред. от 08.08.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 05.02.2025) // Собрание законодательства РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.

³⁸ Там же.

³⁹ Там же.

Так, например, в п. 1.6 ПДД РФ установлено, что лица, нарушившие Правила, несут ответственность в соответствии с действующим законодательством.

Таким образом, профильное законодательство РФ о БДД наряду с положениями «материального» права, за нарушение которых предусмотрена ответственность, содержат и отсылочные нормы, непосредственно указывающие на привлечение к ответственности в случае нарушения⁴⁰.

Рассматривая вторую группу нормативных правовых актов, определяющих полномочия ДЛ по применению мер административной ответственности за нарушения в области дорожного движения, необходимо в первую очередь остановиться на Федеральном законе от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции»⁴¹ (далее – ФЗ «О полиции») как профильном нормативном правовом акте, регламентирующим деятельность основного органа, осуществляющего надзор в области БДД.

В соответствии со ст. 2 ФЗ «О полиции» предупреждение административных правонарушений, а также производство по делам об административных правонарушениях и исполнение административных наказаний отнесены к основным направлениям деятельности полиции.

В соответствии с пп. 11 ч. 1 ст. 12 ФЗ «О полиции» полиция обязана пресекать административные правонарушения и осуществлять производство по делам об административных правонарушениях, отнесенных законодательством об административных правонарушениях к подведомственности полиции.

Среди прав полиции в ст. 13 ФЗ «О полиции» закреплено составление протоколов об административных правонарушениях, применение мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях и иных мер, предусмотренных законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях.

⁴⁰ Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 06.12.2024) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Российские вести. 1993. № 227.

⁴¹ Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ (ред. от 28.12.2024) «О полиции» (с изм. и доп., вступ. в силу с 05.02.2025) // Собрание законодательства РФ. 2011. № 7. Ст. 900.

Более конкретно выполнением функций, связанных с предупреждением административных правонарушений в области дорожного движения, в том числе путем их пресечения и привлечения виновных лиц к установленной законом ответственности, занимается Государственная инспекция безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (Госавтоинспекция), деятельность которой в числе прочего регулируется положениями Указа Президента РФ от 15.06.1998 № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения»⁴² (далее – Положение о Госавтоинспекции).

Согласно пп. «з» п. 11 Положения о Госавтоинспекции на данную службу возложена обязанность по осуществлению в соответствии с законодательством РФ производства по делам об административных правонарушениях.

Кроме того пп. «л» п. 12 Положения о Госавтоинспекции предписано право освидетельствовать на состояние опьянения и направлять на медицинское освидетельствование водителей ТС, а в установленных случаях и других участников дорожного движения. К правам Госавтоинспекции, дающим основания признать рассматриваемый нормативный акт правовой основой привлечения к административной ответственности, также относятся осуществление задержания лица или ТС, личного досмотра, осмотра и досмотра ТС, являющихся мерами обеспечения производства по делам об административных правонарушениях, а также составлять протоколы об административных правонарушениях, назначать в пределах своей компетенции административные наказания ЮЛ, ДЛ и гражданам, совершившим административное правонарушение, применять иные меры, предусмотренные КоАП РФ.

Следует отметить, что функции по надзору в области БДД также возлагаются и на другие ведомства, такие как Министерство обороны РФ и Росгвардия (в лице военной автомобильной инспекции). Соответственно, к числу документов, составляющих правовые основы привлечения к административной

⁴² Указ Президента РФ от 15.06.1998 № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. 1198. № 25. Ст. 2897.

ответственности за нарушения в области дорожного движения, необходимо отнести и профильные нормативные акты, регулирующие деятельность указанных ведомств в рассматриваемом направлении.

Например, в соответствии с пп. 3 п. 19 Устава военной полиции Вооруженных Сил Российской Федерации, утвержденного Указом Президента РФ от 25 марта 2015 г. № 161 (далее – Устав военной полиции), в пределах компетенции военной полиции, в частности военная автоинспекция, одним из основных направлений деятельности имеет производство по делам об административных правонарушениях. Указанным нормативным правовым актом регулируются и иные аспекты, касающиеся привлечения к административной ответственности за нарушения в области дорожного движения⁴³.

Выводы по итогам 1 раздела

Таким образом, институт ответственности за правонарушения в области дорожного движения в отечественном административном праве прошел весьма продолжительный путь становления, берущий свое начало в XI веке, когда были предприняты первые попытки установления наказания за причинение вреда в результате использования гужевого транспорта. С развитием видов средств передвижения и усложнением организации дорожного движения совершенствовались и нормы законодательства, включая те, которые определяют ответственность за нарушения в соответствующей области. Значительное влияние на формирование такого законодательства играла государственная идеология, существовавшая в тот или иной исторический период.

В настоящее время вопросы привлечения к административной ответственности за нарушения в области дорожного движения, будучи тесно сопряженными с ограничением прав нарушителя с одной стороны и защитой и восстановлением прав потерпевших и других граждан с другой стороны имеют обширную правовую основу, берущую начало с положений Конституции РФ.

⁴³ Указ Президента РФ от 25.03.2015 № 161 «Об утверждении Устава военной полиции Вооруженных Сил Российской Федерации и внесении изменений в некоторые акты Президента Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2015. № 1. Ст. 1909.

Безусловно, основным содержательным нормативным актом является КоАП РФ, которым определены не только составы административных правонарушений, но и общие положения, принципы, виды наказаний, порядок их применений и полномочия ДЛ по осуществлению производства по делам об административных правонарушениях, а также многие другие аспекты. К правовой основе рассматриваемого вопроса считаем обоснованным отнесение законодательства РФ о БДД, устанавливающего требования, несоблюдение которых влечет в зависимости от наступивших последствий в том числе административную ответственность, а также определяющего её наступление (ФЗ «О БДД», ПДД РФ и др.). Также следует выделить профильные нормативные правовые акты, регламентирующие деятельность уполномоченных органов и ДЛ (ФЗ «О полиции», Устав военной полиции и др.).

В совокупности перечисленные группы нормативных правовых актов всесторонне регламентируют вопросы привлечения к административной ответственности за нарушения в области дорожного движения в целях обеспечения соблюдения охраняемых прав и свобод.

2 АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ИХ СОВЕРШЕНИЕ

2.1 Общая характеристика составов административных правонарушений в области дорожного движения

Наличие всех признаков состава административного правонарушения в том или ином деянии служит основанием привлечения к административной ответственности.

Состав административных правонарушений в области дорожного движения, как и все остальные виды правонарушений, подразумевает наличие совокупности объективных и субъективных признаков, которые характеризуют конкретное общественно опасное деяние в качестве административного правонарушения. В такую совокупность включены объект, объективная сторона, субъект и субъективная сторона административного правонарушения⁴⁴.

Объектом правонарушения выступают такие общественные отношения, в отношении которых совершено противоправное деяние. В этой связи для характеристики объекта правонарушений в области дорожного движения нужно определить конкретные отношения, подпадающие под категорию «область дорожного движения» и охраняемые административно-правовыми нормами, которые предусматривают ответственность за противоправное посягательство на них. Причем, отметим, что отношения в области дорожного движения обладают соответствующими родовыми признаками⁴⁵.

Все общественные отношения, которые охраняются нормами главы 12 «Административные правонарушения в области дорожного движения» КоАП РФ и некоторыми соответствующими нормами региональных законов об административных правонарушениях, являются совокупностью родового объекта такого рода правонарушений.

⁴⁴ Иванова К. Б. Особенности административных правонарушений в области дорожного движения // Реформа контрольно-надзорной деятельности в России: актуальные проблемы теории и практики. 2021. С. 69-73.

⁴⁵ Павлова Е. В. Неотвратимость административной ответственности как фактор обеспечения безопасности дорожного движения // Закон и право. 2022. № 4. С. 60–62.

Необходимо отметить, что родовый объект административных правонарушений в области дорожного движения подразумевает несколько видовых объектов, которые представляют собой особые специфические группы общественных отношений, общих для ряда проступков одного рода. В частности, таковыми являются собственно безопасность дорожного движения, установленный порядок эксплуатации ТС, допуска к участию в дорожном движении, страховые правоотношения и др.⁴⁶.

Как таковой объект рассматриваются общественные отношения, направленные на обеспечение соблюдения установленного порядка регистрации транспортных средств, правил дорожного движения, проведения государственного технического осмотра автотранспортного средства и прицепов к нему, безопасное использование железнодорожных переездов и пешеходных переходов, остановок общественного транспорта и тому подобное.

В данном контексте следует также выделить предмет административного правонарушения в области дорожного движения. Предметом является элемент охраняемого законом общественного отношения, блага, ценности, воздействуя на который правонарушитель причиняет вред этому общественному отношению⁴⁷.

Согласно примечанию к ст. 12.1 КоАП РФ⁴⁸ и с учетом дополнительных разъяснений в п. 2 Постановления Пленума ВС РФ от 25.06.2019 № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» предметом рассматриваемого вида нарушений является ТС, под которым в данном случае понимаются:

- ТС, подлежащие государственной регистрации и имеющие объем двига-

⁴⁶Шапкина О.С. Правовая характеристика административных правонарушений в области дорожного движения // Молодой ученый. 2022. № 36 (431). С. 157-159.

⁴⁷Петрушечкина Е.А. Особенности состава административного правонарушения в области дорожного движения // Научный альманах. 2023. № 10-3 (108). С. 49-51.

⁴⁸Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 26.12.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 05.02.2025) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.

теля более 50 см³ (либо мощность электродвигателя более 4 кВт) и максимальную конструктивную скорость более 50 км/ч;

- прицепы к ТС, также подлежащие государственной регистрации;
- трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины;
- ТС, для управления которыми установлена необходимость получения специального права⁴⁹;
- по отдельным составам (например, ст. 12.29 КоАП РФ) – велосипеды, гужевые повозки и т.п.

Как можно заметить, под приведенное определение подпадают далеко не все возможные средства передвижения. Зачастую на дорогах можно встретить самодельные устройства, а также другие средства, не предназначенные для движения по дорогам общего пользования, например, кроссовые мотоциклы, картинги и др. Судебная практика свидетельствует об определенных сложностях в квалификации действий лиц, передвигающихся на таких устройствах. При том, что они создают не меньшую, а, может быть, даже и большую угрозу охраняемым отношениям, привлечение к ответственности лица весьма сложно и не очевидно. Формируется противоречивая практика, где в одних случаях иные средства передвижения (кроссовые мотоциклы и т.п.) признаются предметом административных правонарушений в области дорожного движения⁵⁰, а в других – нет⁵¹.

При этом ВС РФ в своей позиции отразил, что вышеприведенное понятие ТС расширительному толкованию не подлежит⁵², а значит под него недопусти-

⁴⁹ Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // [Электронный ресурс]. URL: <https://www.c0nsultaNet.ru/> (дата обращения: 27.12.2024)

⁵⁰ Постановление Верховного Суда РФ от 22.07.2019 № 11-АД19-17// [Электронный ресурс]. URL: <https://www.c0nsultaNet.ru/> (дата обращения: 27.12.2024).

⁵¹ Постановление Верховного Суда Российской Федерации от 13.02.2015 № 13-АД15-1// [Электронный ресурс]. URL: <https://www.c0nsultaNet.ru/> (дата обращения: 27.12.2024).

⁵² Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // [Электронный ресурс]. URL: <https://www.c0nsultaNet.ru/> (дата обращения: 27.12.2024).

мо подводить иные, отличные от критериев в понятие, средства передвижения по дорогам. Данная ситуация, определенно, требует решения, поскольку создается угроза безопасности дорожного движения⁵³. В этой связи считаем целесообразным корректировку предмета административных правонарушений в области дорожного движения путем его расширения и распространения на всевозможные устройства, схожие с ТС.

Объективной стороной административного правонарушения в области дорожного движения выступает система предусмотренных законом признаков, которые отражают внешнее проявление того или иного противоправного деяния, направленного на посягательство области дорожного движения⁵⁴.

Эта система включает в себя, в первую очередь, само противоправное деяние, выраженное в действии или бездействии, а также наступившие в результате его совершения вредные последствия.

Объективная сторона в каждом, отдельно взятом случае, определяется диспозицией той или иной статьи КоАП РФ, которая предусматривает ответственность за противоправное деяние, являющееся административным правонарушением в области дорожного движения.

Отметим, что анализ диспозиций норм главы 12 Кодекса позволяет сделать вывод, что в большинстве своем административные правонарушения в области дорожного движения совершаются в активной форме, то есть путем совершения противоправного действия соответствующих субъектов⁵⁵.

Как можно установить путем изучения составов административных правонарушений, включенный в 12 главу КоАП РФ, объективная сторона большинства из них связана с управлением ТС⁵⁶. Согласно позиции ВС РФ, управление ТС – это целенаправленное воздействие на него лица, в результате кото-

⁵³ Капустин А.В. Проблемы определения административно-правового статуса пользователей кроссовых мотоциклов и пути их решения // Безопасность дорожного движения. 2021. № 1. С. 12-14.

⁵⁴ Шапкина О.С. Правовая характеристика административных правонарушений в области дорожного движения // Молодой ученый. 2022. № 36 (431). С. 157-159.

⁵⁵ Лукьянов С.Н. Законодательство об административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения // Вопросы устойчивого развития общества. 2022. № 4. С. 661–668.

⁵⁶ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 26.12.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 05.02.2025) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.

рого ТС перемещается в пространстве (вне зависимости от запуска двигателя). Действия лица, ведущего мопед или мотоцикл в руках, не могут расцениваться в качестве управления ТС⁵⁷.

Субъектом административных правонарушений в области дорожного движения является любое лицо, которое является субъектом административной ответственности (им может быть физическое лицо, ДЛ или ЮЛ), подлежащее ответственности за предусмотренные законодателем в области дорожного движения действия или бездействие, связанные с нарушением правил, входящих в его установленные законом либо другим нормативно-правовым актом обязанности в области дорожного движения⁵⁸.

Отметим, что субъектом административной ответственности в области дорожного движения может быть только то лицо, на которое возложено обязанность по выполнению определенных правил, охватываемых областью правового регулирования дорожного движения. Такими, как принято, выступают водители транспортных средств, иногда пешеходы, пассажиры и другие участники дорожного движения.

Ввиду специфики области дорожного движения, субъектом нарушений в данной области может быть только лицо, обладающее определенным правовым статусом. В основе своей это участники дорожного движения, к которым относятся водитель, пешеход, пассажир, погонщик, велосипедист и др. Также к субъектам нарушения в области дорожного движения относятся ДЛ, например, механик организации, ответственный за выпуск на линию ТС, и ЮЛ – организации, осуществляющие эксплуатацию ТС, либо ремонт и содержание автомобильных дорог.

Субъективная сторона состава административного правонарушения в области дорожного движения, в большинстве своем, зависит от того, кто является

⁵⁷ Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // [Электронный ресурс] . URL: <https://www.court.ru/> (дата обращения: 27.12.2024).

⁵⁸Щапкова О.С. Правовая характеристика административных правонарушений в области дорожного движения // Молодой ученый. 2022. № 36 (431). С. 157-159.

субъектом такого правонарушения: физическое лицо или ЮЛ⁵⁹.

В случаях, когда субъектом административного правонарушения является физическое лицо (или ДЛ), - субъективная сторона состава правонарушения характеризуется виной, представляющей собой психическое отношение лица к своему противоправному деянию и его последствиями. Она может быть выражена в форме умысла или неосторожности. В соответствии с нормами статьи 2.2 КоАП РФ умысел предполагает, что лицо, которое совершило административное правонарушение в области дорожного движения, осознавало противоправный характер своего деяния, предвидело его вредные последствия и желало их наступления или сознательно допускало наступление такого рода последствий или относилось к ним безразлично. Как показывает анализ нормативных формулировок главы 12 Кодекса, большинство административных правонарушений в исследуемой области совершается именно умышленно⁶⁰.

В каких-то нарушениях умысел является обязательным признаком субъективной стороны, что прямо предусмотрено диспозицией. Например, в ч. 2 ст. 12.5 КоАП прямо указано на заведомость нарушения, связанного с управлением ТС, имеющего неисправную рулевую или тормозную систему, а также сцепное устройство⁶¹.

Если субъектами административных правонарушений в исследуемой области выступают ЮЛ, то их вина определяется нормами ч. 2 ст. 2.1 КоАП РФ. Так, для признания ЮЛ виновным в совершении административного правонарушения в области дорожного движения нужно установить факт того, что такое ЮЛ могло принять все меры, необходимые для соблюдения норм и правил в области дорожного движения, за нарушение которых установлена административная ответственность, но не предприняла таковых. В это же время, применительно к деянию ЮЛ Кодексом не устанавливается форма вины, как это уста-

⁵⁹ Лукьянов С.Н. Законодательство об административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения // Вопросы устойчивого развития общества. 2022. № 4. С. 661–668.

⁶⁰Тен К.С. Административная ответственность за нарушение Правил дорожного движения // Вопросы устойчивого развития общества. 2022. № 4. С. 708–715.

⁶¹Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 26.12.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 05.02.2025) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.

новлено в случае с физическим лицом.

В целом, нужно отметить, что совершение правонарушений в области дорожного движения и привлечение за таковое к административной ответственности ЮЛ лиц является вопросом сложным.

2.2 Виды наказаний за совершение административных правонарушений в области дорожного движения

Наличие всех признаков состава административного правонарушения, а также отсутствие факторов, препятствующих привлечению к ответственности, например, предусмотренных ст. 24.5 КоАП РФ обстоятельств, исключающих производство по делу об административном правонарушении, имеет своим следствием принятие решения о привлечении виновного лица к установленной законом административной ответственности⁶².

Стоит отметить, что в соответствии со ст. 3.1 КоАП РФ, целью применения административного наказания является предупреждение совершения новых правонарушений как самим правонарушителем, так и другими лицами административное. При этом наказание не должно быть направлено на унижение человеческого достоинства нарушителя-физического лица или причинение ему физических страданий, а также на нанесение вреда деловой репутации ЮЛ.

Назначая административное наказание, уполномоченное ДЛ или судья должны принимать во внимание и руководствоваться при принятии решения характером совершенного нарушения, характеристиками личности нарушителя, а также обстоятельствами, отягчающими или смягчающими административную ответственность. С учетом изложенного, может быть назначено наказание в виде административного штрафа в размере менее его минимального размера, определенного соответствующей нормой Особенной части КоАП РФ.

Обратимся к статистическим данным для установления реальной картины применения мер ответственности за совершение правонарушений в области дорожного движения.

⁶²Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 26.12.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 05.02.2025) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.

Наиболее распространенным видом административных наказаний за нарушения в области дорожного движения является **административный штраф**, решение о назначении которого в 2023 году принято 238,3 млн раз⁶³. С каждым годом количество штрафов, назначенных за рассматриваемый вид нарушений, увеличивается. Практически 90% административных штрафов вынесено за совершение административных правонарушений, выявленных в автоматическом режиме. При этом, если посмотреть количество административных штрафов, назначенных непосредственно сотрудниками полиции и судьями за нарушения, то можно заметить ежегодное снижение. В 2023 году таким способом вынесено лишь 17,4 млн административных штрафов, что вместе с тем является весьма значительным числом⁶⁴.

В 2024 году сотрудниками Госавтоинспекции области за нарушения правил дорожного движения назначено 732842 административных наказания в виде административных штрафов (+ 25,2 %, 585123) на общую сумму 683517 тыс. рублей⁶⁵.

Наиболее распространенными нарушениями, допущенными в области дорожного движения, по которым выносятся административный штраф (кроме выявленных в автоматическом режиме), является нарушение правил применения ремней безопасности (ст. 12.6 КоАП РФ), невыполнение требований по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев ТС (ст. 12.37 КоАП РФ).

Вторым по численности видом административного наказания, назначаемого за совершение правонарушений в области дорожного движения, является **предупреждение**, которое в 2023 году назначено за 379,6 тыс. нарушений.

В основном предупреждения выносятся пешеходам. Однако с учетом предусмотренных Особенной частью КоАП РФ норм, определяющих ответственность пешеходов, не представляется возможным определить на выходе

⁶³ Баканов К.С. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2023 году // Информационно-аналитический обзор. М., 2024. С. 16.

⁶⁴ Там же.

⁶⁵ Статистика УГИБДД УМВД России по Амурской области // Архив УГИБДД УМВД России по Амурской области, 2024.

конкретные противоправные действия, допущенные пешеходом, которые послужили основанием для привлечения к ответственности.

29,6% предупреждений вынесено водителям, для которых самым распространенным нарушением выступило наличие неисправностей ТС, установленных в процессе его движения (ст. 12.5 КоАП РФ), а еще 9,3% - пассажирам⁶⁶.

Лишение права управления ТС является третьей по популярности санкцией, назначаемой за правонарушения в области дорожного движения. В 2023 году судами принято 340,7 тыс. решений о назначении данного вида наказания. В основном лишение права управления применялось за управление ТС в состоянии опьянения (ст. 12.8 КоАП РФ), отказ от освидетельствования (ст. 12.26 КоАП РФ), оставление места ДТП (ст. 12.27 КоАП РФ).

И, наконец, **административный арест** является наиболее малочисленным видом административного наказания, назначенным за нарушения в области дорожного движения. В 2023 году количество фактов применения судами такого наказания составило 126,3 тыс.⁶⁷. Как правило, арест применялся за управление в состоянии опьянения ТС лицом, не имеющим права управления (ст. 12.8 КоАП РФ), управление ТС лицом, лишенным соответствующего права (ст. 12.7 КоАП РФ).

Стоит отметить, что по ряду составов административных правонарушений в области дорожного движения в КоАП РФ предусмотрена также **конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения**.

Кроме того, за управление ТС лицом, лишенным права управления (ч.ч. 2, 4 ст. 12.7 КоАП РФ) в качестве административного наказания за совершение правонарушений в области дорожного движения предусмотрены **обязательные работы**.

Стоит отметить, что на основании ст. 3.3 КоАП РФ исключительно как основные административные наказания могут применяться предупреждение,

⁶⁶ Баканов К.С. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2023 году // Информационно-аналитический обзор. М., 2024. С. 22.

⁶⁷ Там же.

административный штраф, административный арест и обязательные работы. Конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения, лишение права управления ТС возможно применить не только как основное, но и как дополнительное наказание наряду с другим видом, например, административным штрафом, как в настоящее время это реализовано в ст. 12.8 КоАП РФ, закрепляющей ответственность за управление ТС в состоянии опьянения (административный штраф и лишение права управления ТС).

Рассмотрим порядок и особенности назначения и исполнения каждого из приведенных выше видов административных наказаний.

1. Административный штраф

Данный вид административного наказания регламентирован ст. 3.5 КоАП РФ и представляет собой денежное взыскание, имеющее конкретную сумму, предусмотренную санкциями соответствующих норм Особенной части КоАП РФ⁶⁸.

Административный штраф не может применяться к лицам, проходящим военную службу по призыву, а также к курсантам военных образовательных организаций до заключения с ними соответствующего контракта.

Глава 12 КоАП РФ, закрепляющая меры ответственности за совершение административных правонарушений в области дорожного движения, является исключением из общего правила, устанавливающего минимальный размер данного вида наказания. Так, если по общему правилу в ч. 2 ст. 3.5 КоАП РФ размер штрафа не может быть менее 100 рублей, то для рассматриваемого в данной работе вида нарушений – менее 500 рублей. При этом и здесь имеются исключения, касающиеся возможности уплаты штрафа по отдельным статьям КоАП РФ в размере 75% суммы в течение 30 дней со момента вынесения постановления о назначении данного вида наказания, что закреплено в ч. 1.3 ст. 32.2 КоАП РФ.

Необходимо отметить, что ранее размер административного штрафа за

⁶⁸Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 26.12.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 05.02.2025) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.

правонарушения в области дорожного движения исчислялся в зависимости от минимального размера оплаты труда, что, по нашему мнению, в большей степени соответствовало общеправовым принципам назначения наказания, в первую очередь – справедливости и соразмерности. В настоящее же время имеет место ситуация, когда размеры санкций (не только за совершение правонарушений в области дорожного движения) могут не актуализироваться десятилетиями. Таким образом, фактически размер наказания, направленного на предупреждение совершения нарушений в рамках как общей, так и частной превенции, в полной мере лишен возможности эффективного выполнения данной роли с учетом экономической ситуации, влияющей на рост потребительских цен и уровня доходов населения.

Данный вывод подтверждают далеко не единичные примеры многократного нарушения ПДД РФ водителями ТС, которые, несмотря на своевременную оплату с учетом предусмотренной ч. 1.3 ст. 32.2 КоАП РФ возможности снижения размера суммы, подлежащей фактической оплате, продолжают совершать нарушения, поскольку зачастую нарушение может быть «выгоднее» соблюдения правил, например, при экономии времени и превышении скорости либо остановке ТС в запрещенном месте, а также в других случаях.

Поэтому считаем необходимым возвращение такого дифференцированного подхода к назначению наказания в виде административного штрафа.

На оплату административного штрафа дается 60 дней со дня вступления постановления о его назначении в законную силу, при этом нет препятствий для его оплаты ранее срока вступления в законную силу, если лицо согласно с вынесенным ему наказанием, что регламентировано ст. 32.2 КоАП РФ⁶⁹. Эта же норма определяет особенности исполнения наказания в виде административного штрафа, назначенного иностранному гражданину, для которого в случае применения дополнительно еще и административного выдворения за пределы страны необходимо уплатить штраф не позднее следующего дня после момента

⁶⁹ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ [Электронный ресурс]. URL: <https://www.consulta.net.ru/> (дата обращения: 16.12.2024).

вступления в законную силу.

Кроме того, административный штраф, назначенный за правонарушение в области дорожного движения, совершенное на ТС, зарегистрированным за рубежом, подлежит оплате до выезда такого ТС с территории РФ.

Сумма оплаченных административных штрафов зачисляется в полном объеме в бюджет.

2. Предупреждение

Общие правила назначения данного вида административного наказания регламентированы в ст. 3.4 КоАП РФ. Оно выражается в официальном порицании нарушителя и обязательно выносится в письменной форме⁷⁰.

Применение предупреждения возможно в тех случаях, когда нарушение в области дорожного движения совершено впервые и при этом не был причинен вред и не создавалась угроза его причинения.

Назначение данного вида наказания имеет некоторые особенности, которые заслуживают внимания. Так, в соответствии со ст. 4.1.1 КоАП РФ при наличии приведенных ранее обстоятельств и в случае выявления нарушения в ходе осуществления государственного контроля (надзора), муниципального контроля, административное наказание в виде административного штрафа может быть заменено на предупреждение, даже если такой вид наказания не предусмотрен санкцией соответствующей статьи⁷¹.

3. Лишение права управления ТС

Лишение права управления ТС является одним из видов такого административного наказания как лишение специального права, предоставленного физическому лицу, регламентированное в ст. 3.8 КоАП РФ. Данный вид наказания представляет собой временное исключение возможности пользования лицом ранее предоставленного ему права и назначается при систематических и (или) грубых нарушениях в соответствующей сфере деятельности, в которой реализовывалось право. Назначение лишения права управления ТС происходит в су-

⁷⁰Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ [Электронный ресурс]. URL: <https://www.consultant.ru/> (дата обращения: 16.12.2024).

⁷¹ Там же.

дебном порядке⁷².

В соответствии с ч. 2 ст. 3.8 КоАП РФ лишение права управления ТС не может быть назначено в отношении инвалидов, пользующихся в связи с таким статусом ТС, то есть когда ТС фактически является единственным способом перемещения на дальние расстояния и оборудовано соответствующим образом.

При этом данное правило не распространяется на те случаи, когда такое лицо допустило нарушения, связанные с управлением ТС в состоянии опьянения либо передачей управления ТС другому лицу, находящемуся в нетрезвом виде (ч.ч. 1, 2 ст. 12.8 КоАП РФ), повторным превышением скорости на величину более 60 км/ч и 80 км/ч соответственно (ч. 7 ст. 12.9 КоАП РФ), повторное нарушение правил проезда железнодорожного переезда (при запрещающем сигнале семафора или закрытом шлагбауме, когда проезд был запрещен) (ч. 3 ст. 12.10 КоАП РФ), повторный выезд на полосу дороги, предназначенную для встречного движения (ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ) либо повторное движение по односторонней дороге во встречном направлении (ч. 3.1 ст. 12.16 КоАП РФ) и некоторые другие. Как мы можем заметить, даже для инвалидов не предусмотрено исключений в применении такого весьма строгого вида административного наказания как лишение специального права, если они совершают грубое нарушение, имеющее тяжелые последствия, например, управляют ТС в состоянии опьянения, либо совершают также серьезное нарушение повторно. Такой подход соответствует общим правилам и целям назначения административного наказания, потому что позволяет предотвратить вероятное причинение значительного вреда охраняемым ценностям⁷³.

Исполнение решения о лишении права управления ТС происходит путем изъятия и хранения в компетентных органах в течение срока водительского удостоверения. По истечении указанного срока водительское удостоверение может храниться еще 3 года, после чего при отсутствии владельца подлежит

⁷²Албегов Г.А. Лишение права управления транспортными средствами как вид административного наказания // Научные труды студентов Горского государственного аграрного университета «Студенческая наука - агропромышленному комплексу». Владикавказ, 2024. С. 243-245.

⁷³Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 26.12.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 05.02.2025) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.

уничтожению. После истечения срока лишения права управления ТС в соответствии с ч. 4.1 ст. 32.6 КоАП РФ водительское удостоверение возвращается после проверки знаний ПДД РФ и уплаты назначенного административного штрафа, а в том случае, если лицо было лишено права управления ТС за нарушения, связанные с управлением ТС в состоянии опьянения, невыполнением законного требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения либо невыполнением требования п. 2.7 ПДД РФ, связанного с запретом на употребление алкогольных напитков наркотических и иных подобных веществ после ДТП и после принятия решения уполномоченного ДЛ об отсутствии необходимости проведения освидетельствования на состояние опьянения, при возврате права управления ТС необходимо также прохождения специального медицинского освидетельствования, которым устанавливается отсутствие противопоказаний к управлению ТС.

4. Административный арест

Данный вид административного наказания, как установлено законодателем, назначается в исключительных случаях. Одним из примеров применения административного ареста является управление ТС лицом, лишенным права управления ТС, то есть та ситуация, когда ранее принятая мера по лишению специального права не оказала действенного эффекта и лицо продолжило совершать свои противоправные действия⁷⁴.

Административный арест заключается в содержании нарушителя в условиях изоляции от общества. При этом определены⁷⁵ категории лиц, к которым арест не может применяться: беременные женщины; женщины, у которых есть дети в возрасте до 14 лет или дети, имеющие инвалидность; мужчины, если они являются единственным родителем таких детей; несовершеннолетние; инвалиды I и II групп; военнослужащие, граждане, призванные на военные сборы, а также имеющие специальные звания сотрудники правоохранительных органов.

⁷⁴Жампейсова К.М. Административный арест как мера административного взыскания // Источники частного и публичного права. Тамбов, 2022. С. 39-40.

⁷⁵ Соловьева С.В. Некоторые правоприменительные аспекты назначения и исполнения административного ареста // Российское правосудие. 2023. № 4. С. 52-59.

Срок административного задержания включается в срок административного ареста⁷⁶.

5. Конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения

Данный вид административного наказания представляет из себя принудительное безвозмездное обращение в федеральную собственность или в собственность субъекта Российской Федерации не изъятых из оборота вещей и назначается в судебном порядке.

Например, санкциями соответствующих статей 12 главы КоАП РФ предусмотрено, что конфискации могут подлежать такие орудия совершения или предметы правонарушений в области дорожного движения как устройства, препятствующие идентификации государственных регистрационных знаков либо позволяющих их видоизменить или скрыть (ст. 12.2 КоАП РФ), устройства для подачи специальных световых или звуковых сигналов (за исключением охранной сигнализации) световые приборы с огнями красного цвета или световозвращающие приспособления красного цвета, установленные на передней части ТС, устройства для подачи специальных световых или звуковых сигналов, установленные без специального разрешения (ст. ст. 12.4 и 12.5 КоАП РФ)⁷⁷.

6. Обязательные работы

Такое административное наказание как обязательные работы заключается в выполнении нарушителем бесплатных общественно полезных работ. При этом такие работы должны выполняться в личное время нарушителя, свободное от учебы, службы или работы. Так же как и ранее рассмотренные виды административных наказаний, обязательные работы подлежат назначению в судебном порядке, потому как значительно ограничивают права и свободы человека.

Время обязательных работ в выходные дни и дни, когда лицо, которому назначено административное наказание в виде обязательных работ, не занято

⁷⁶Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 26.12.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 05.02.2025) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.

⁷⁷ Там же.

на основной работе, службе или учебе, не может превышать четырех часов. В рабочие дни время исполнения такого наказания не может быть больше двух часов после основной работы (службы, учебы).

По заявлению самого нарушителя ежедневное время обязательных работ может быть увеличено до 8 часов в те дни, когда нарушитель не занят по месту основной работы (службы, учебы) и до 4 часов – когда занят.

При наличии уважительных причин нарушитель также может отработать меньшее количество часов.

Законодательно предусмотрены категории лиц, к которым не может быть применен данный вид наказания. Во многом они совпадают с ограничениями применения административного ареста, рассмотренными ранее: беременные женщины, у которых есть дети в возрасте до 3 лет; инвалиды I и II групп; военнослужащие; граждане, призванные на военные сборы; сотрудники правоохранительных органов, имеющие специальные звания.

Выводы по итогам 2 раздела

Итак, нами дана общая характеристика составов административных правонарушений в области дорожного движения, а также рассмотрены виды наказаний, применяемых за их совершение.

Говоря о составе нарушения, необходимо отметить, что в основе своей рассматриваемая категория административных правонарушений являются формальными, то есть для их квалификации не требуется наступление последствий, а достаточно самого факта нарушения ПДД РФ либо в отдельных случаях – других нормативов, действующих в области БДД (например, ГОСТов). Наряду с этим существуют и материальные составы, где обязательным элементом являются последствия, например, - ст. 12.24 КоАП РФ, закрепляющая ответственность за нарушения ПДД, повлекшие причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего.

Общим основным объектом является безопасность дорожного движение, то есть защищенность участников дорожного движения и иных интересов от ДТП и их негативных последствий. В зависимости от состава могут выделяться

видовые объекты, например, установленный порядок допуска к участию в дорожном движении, страховые правоотношения и т.д. В данном контексте следует упомянуть и о предмете нарушения, которым в большинстве составов главы 12 является ТС. Объективную сторону рассматриваемого вида административных правонарушений составляют действия либо бездействия, нарушающие установленные требования.

Субъектом административных правонарушений в области дорожного движения по общему правилу является физическое лицо, достигшее возраста 16 лет, а также ЮЛ и ДЛ. Говоря о физическом лице, следует выделить, что оно в большинстве составов имеет статус участника дорожного движения: водителя, пешехода, пассажира либо иного (велосипедиста, погонщика и др.). Только имея такой правовой статус, лицу может быть вменена вина в совершении нарушения в области дорожного движения.

Наличие всех необходимых элементов состава административного правонарушения является основанием для привлечения лица к установленной законом ответственности и применения к нему наказания.

Как показывает статистика, преобладающим видом административного наказания за совершение нарушений в области дорожного движения является административный штраф. Предупреждение чаще всего назначается в отношении пешеходов. За совершение грубых нарушений водитель ТС может быть привлечен к ответственности в виде лишения права управления ТС в соответствии с санкциями статей главы 12 КоАП РФ. И в исключительных случаях подлежит применению административный арест, направленный на изоляцию нарушителя от общества.

Целью наказания не может быть унижение человеческого достоинства или ущемление прав и законных интересов, а если говорить о ЮЛ – деловой репутации. Административное наказание направлено на предупреждение совершения новых нарушений.

В этой связи необходимо приведения системы административных наказаний и порядка их применения в соответствие с обозначенной целью. Так,

например, считаем необходимым установление размера административного штрафа в зависимости от минимального размера оплаты труда, как это было ранее, что позволит привести санкции в соответствие с экономическими реалиями в стране, не допустив ситуации, когда размер штрафа не менялся на протяжении десятилетия. Кроме того, важно избирать наказание в пределах, предусмотренных санкцией статьи, а также определять рациональный вид альтернативного наказания с учетом характеристики личности нарушителя, обстоятельств совершения нарушения и иных факторов, чтобы максимально обеспечить достижение целей административного наказания.

3 ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

3.1 Особенности привлечения к административной ответственности за правонарушения, выявленные в автоматическом режиме

В настоящее время значительную роль в выявлении административных правонарушений в области дорожного движения и, соответственно, в привлечении виновных к административной ответственности играют работающие в автоматическом режиме специальные технические средства, имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи (далее – технические средства, работающие в автоматическом режиме)⁷⁸. Как показывает статистика Научного Центра безопасности дорожного движения МВД РФ, с помощью таких средств ежегодно выявляется около 200 миллионов нарушений, что составляет более 90% от всех административных правонарушений в области дорожного движения⁷⁹.

При этом под автоматическим режимом согласно позиции ВС РФ следует понимать работу соответствующего технического средства без какого-либо непосредственного воздействия на него человека, когда такое средство размещено в установленном порядке в стационарном положении либо на движущемся по утвержденному маршруту ТС, независимо от усмотрения того или иного лица. Это призвано гарантировать объективность фиксируемых материалов и исключить предвзятость к их формированию⁸⁰. Сформированная ВС РФ позиция основана на положениях законодательства Российской Федерации⁸¹.

Стоит отметить, что положения КоАП РФ, а именно ст. 2.6.1 и ч. 3 ст.

⁷⁸ Булгаков Д.Б. Привлечение к административной ответственности в области дорожного движения с использованием цифровых технологий // Российская наука в современном мире. Сборник статей XIII международной научно-практической конференции. М., 2024. С. 207-212.

⁷⁹ Баканов К.С.. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2023 году // Информационно-аналитический обзор. М., 2024. С.3.

⁸⁰ Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях»// [Электронный ресурс].URL: <https://www.cо№sulta№t.ru/> (дата обращения: 10.01.2025).

⁸¹ Рудаков Б.В. Современные специальные технические средства автоматической фиксации административных правонарушений правил дорожного движения и проблемы их применения // Правопорядок: история, теория, практика. 2022. № 1 (32). С. 26-32.

28.6, закрепляют особый порядок привлечения к ответственности за нарушения, выявленные в автоматическом режиме. Особенность в данном случае заключается в том, что протокол по факту нарушения не составляется, а вынесение по делу об административном правонарушении выносится без участия собственника ТС⁸².

Материалы, формируемые по результатам выявления в автоматическом режиме нарушения в области дорожного движения, должны содержать (отражать) сведения о времени и месте совершения данного нарушения.

Отсутствие данных характеристик соответствия способа выявления нарушения установленным для автоматического режима не дает оснований для рассмотрения дела об административном правонарушении по существу в особом порядке. Примерами таких случаев является фиксация нарушения на мобильный телефон его очевидцем, либо видеорегистратор, установленный в ТС, а также иными подобными способами. Материалы, зафиксированные такими способами, приобщаются к делу в качестве доказательств. В данной ситуации производство по факту нарушения осуществляется в порядке ст. 28.6, если имеется возможность принятия того или иного решения сразу в отношении водителя, что оформляется в постановлении по делу либо протоколе об административном правонарушении, при этом последний оформляется на основании и в порядке ст. 28.2 КоАП РФ. В случае отсутствия такой возможности сразу выносится определение о возбуждении дела об административном правонарушении и проведении административного расследования в порядке, предусмотренном статьей 28.7 КоАП РФ⁸³.

Вернемся к вопросу фиксации нарушений техническими средствами, которые в установленном порядке осуществляют фиксацию нарушений именно в автоматическом режиме. Важным условием для признания правомерности получения сведений о нарушениях и по сути допустимости применения полученных доказательств для принятия решения по делу об административном право-

⁸²Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 26.12.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 05.02.2025) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.

⁸³ Там же.

нарушении по существу, выступает наличие у технических средств автоматической фиксации нарушения ПДД РФ статуса сертифицированных в качестве средства измерения, что подтверждается свидетельством о метрологической поверке. Применение таких средств для соблюдения вышеуказанных условий должно осуществляться в строгом соответствии с положениями нормативно-правовых и нормативно-технических документов, регламентирующих соответствующие вопросы⁸⁴.

В данном случае наиболее весомое значение имеют государственные стандарты, в которых подробно регламентированы отдельные аспекты применения рассматриваемых технических средств⁸⁵. Например, ГОСТ Р 57144-2016 устанавливает общие требования к таким устройствам. В частности, данным ГОСТом определена классификация и основные термины⁸⁶. Отдельного внимания заслуживает ГОСТ Р 57145-2016, которым определены именно правила применения соответствующих технических средств, расстояние его установки от края проезжей части, выставление угла обзора и высоты расположения камеры и т.п.⁸⁷.

Документы на технические средства должны включать в себя метрологические характеристики и технический фиксации правонарушений в автоматическом режиме. Это необходимо для оценки допустимости и достоверности полученных доказательств в случае обжалования постановления по делу об административном правонарушении, зафиксированном такими техническими средствами.

⁸⁴ Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // [Электронный ресурс]. URL: <https://www.cоNesultaNот.ru/> (дата обращения: 10.01.2025).

⁸⁵ Рудаков Б.В. Современные специальные технические средства автоматической фиксации административных правонарушений правил дорожного движения и проблемы их применения // Правопорядок: история, теория, практика. 2022. № 1 (32). С. 26-32.

⁸⁶ ГОСТ Р 57144-2016. Национальный стандарт Российской Федерации. Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением. Общие технические требования // [Электронный ресурс]. URL: <https://www.cоNesultaNот.ru/> (дата обращения: 15.01.2025).

⁸⁷ ГОСТ Р 57145-2016. Национальный стандарт Российской Федерации. Специальные технические средства, работающие в автоматическом режиме и имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи, для обеспечения контроля за дорожным движением. Правила применения // [Электронный ресурс]. URL: <https://www.cоNesultaNот.ru/> (дата обращения: 15.01.2025).

В случае выявления нарушения ПДД РФ техническими средствами в автоматическом режиме, субъектом нарушения выступает фактический собственник ТС, причем как ФЛ, так и ЮЛ. Если по факту собственник ТС не причастен к совершению нарушения (например, ТС управляло фактически другое лицо), и не согласен с вынесенным в отношении него постановлением по делу об административном правонарушении, он вправе обжаловать решение и в случае обжалования освобождается от административной ответственности при предоставлении достаточных доказательств.

Следует сказать, что фиксация нарушения в автоматическом режиме является исключением из общего правила, касающегося презумпции невиновности (ст. 1.5 КоАП РФ), согласно которому лицо, привлекаемое к административной ответственности, не обязано доказывать свою невиновность⁸⁸. В случае фиксации нарушения в автоматическом режиме, напротив, именно такое лицо должно предоставить доказательства о своей непричастности к совершенному нарушению, например, объяснение лица, фактически управлявшего ТС, либо свидетелей данного события, копию полиса ОСАГО, которым данное лицо может управлять ТС, справки об угоне ТС, документы, подтверждающие нахождение собственника в ином месте в момент совершения нарушения (справка из медицинской организации и иных организаций) и иное. На наш взгляд, такие документы имеют смысл только в случаях, когда собственником ТС является ФЛ. Для ЮЛ, у которых работники совершили нарушения на принадлежащих ЮЛ ТС данное обстоятельство вряд ли объективно позволит свидетельствовать о непричастности к совершению нарушения и отвечать придется ЮЛ.

Некоторые особенности⁸⁹ рассмотрения нарушений, зафиксированных в автоматическом режиме, и привлечения к ответственности за их совершения определены для случаев, когда такие нарушения совершены с использованием

⁸⁸ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 26.12.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 05.02.2025) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1.

⁸⁹ Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // [Электронный ресурс]. URL: <https://www.cossa.ru/> (дата обращения: 10.01.2025).

прицепа. Напомним, что согласно п. 1.2 ПДД РФ прицеп также является ТС.

В данном случае в соответствии с позицией ВС РФ должно обращать внимание на то, что несмотря на признание прицепа ТС, он фактически не может самостоятельно осуществлять движение без механического ТС, однако это само по себе не является основанием освобождения владельца прицепа от административной ответственности. В таком случае собственник прицепа также должен доказывать его фактическое использование другим лицом в момент нарушения, которое зафиксировано в автоматическом режиме.

В рамках обжалования постановлений по делам об административных правонарушениях, выявленных в автоматическом режиме, проверяются доводы привлеченного к ответственности лица о невозможности прекращения им противоправных действий в связи с организацией дорожного движения на конкретном участке дороги, в том числе частоты размещения технических средств. Речь идет о случаях, когда, например, технические средства, направленные на фиксацию нарушений правил движения по полосе для маршрутных ТС расположены подряд, что с учетом плотного потока на основных полосах движения, требований дорожной разметки 1.1 и необходимости покинуть полосу для маршрутных ТС не возможно сделать сразу после выявления нарушения без создания угроз БДД⁹⁰.

Стоит отметить, что на сегодняшний день данный способ фиксации нарушений в области дорожного движения не лишен недостатков⁹¹. Дело в том, что основной принцип работы технических средств по фактам обнаруженных в автоматическом режиме признаков нарушения ПДД РФ и иных требований в области дорожного движения завязан на распознавании государственного регистрационного знака ТС. Однако многие водители в целях избежать ответственность за совершение ими нарушений, выявляемых в автоматическом режиме,

⁹⁰ Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях»// [Электронный ресурс].URL: <https://www.court.ru/> (дата обращения: 10.01.2025).

⁹¹Пилявец С.В. Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения с использованием автоматизированных средств фиксации нарушений ПДД // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2021. № 1 (4). С. 343-346.

прибегают к различным способам сокрытия своих государственных регистрационных знаков вплоть до снятия. Несмотря на то, что за это предусмотрена достаточно строгая административная ответственность (например, за управление ТС без государственных регистрационных знаков – вплоть до лишения права управления ТС), данная проблема требует решения.

Возможным способом решения проблемы видится дальнейшее совершенствование законодательства в части ужесточения ответственности за такого рода нарушение, а также совершенствование деятельности дорожно-патрульной службы, направленной на выявление и пресечение нарушений, связанных с передвижением на ТС без государственных регистрационных знаков. В случае установления таких фактов может быть возбуждено административное расследование, нацеленное на установление фактов нарушений, зафиксированных техническими средствами либо камерами видеонаблюдения в момент передвижения ТС без государственных регистрационных знаков, которое не могло быть идентифицировано и, соответственно, собственник обошел привлечение к ответственности. Такие меры способствуют реализации принципа неотвратимости наказания и способствуют эффективному достижению целей административного наказания, предусмотренных в КоАП РФ, а также укреплению дисциплины водителей ТС.

Следует отметить, что обозначенная проблема – далеко не единственная в области привлечения к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения. Поэтому данному вопросу мы посвятили самостоятельный подраздел нашей работы, где наиболее актуальные проблемы получили отражение.

3.2 Проблемы привлечения к административной ответственности отдельных субъектов и возможные пути их решения

Следует отметить, что на сегодняшний день существует некий круг субъектов, привлечение к административной ответственности которых сопряжено рядом сложностей, связанных с различными объективными и субъективными причинами. Это препятствует реализации целей административного наказания,

связанных с предупреждением нарушений, и в целом снижает качество осуществления надзора, обеспечения общественной безопасности и охраны общественного порядка.

Так, например, ранее мы отмечали, что множество проблем возникает при привлечении к ответственности за те нарушения ПДД РФ, которые выявлены в автоматическом режиме. Некоторые автовладельцы скрывают умышленно цифро-буквенные обозначения на государственных регистрационных знаках своих ТС, что делает невозможной их идентификацию с последующим вынесением постановления по делу об административном правонарушении.

Еще одной проблемой в данном направлении являются ТС, зарегистрированные в иностранных государствах. За редким исключением сведения о таких ТС отсутствуют в федеральных информационных базах данных Госавтоинспекции России, поэтому привлечение нарушителей на таких ТС в автоматическом режиме также невозможно.

Решение обозначенных проблем может быть осуществлено за счет:

1. Усиления работы, направленной на пресечение фактов управления ТС без государственных регистрационных знаков, а также ужесточения мер принуждения за такие деяния, в том числе установление возможности отстранения от управления ТС и его задержания в случае отсутствия предусмотренных государственных регистрационных знаков. Исключение составляют случаи, в которых ТС еще не поставлено на учет. Парадоксально, что в настоящее время ст. 27.13 КоАП РФ предусмотрено задержание ТС в случае отсутствия при себе у водителя регистрационных документов, но за отсутствие государственных регистрационных знаков соответствующие меры не предусмотрены.

2. Дополнения российских федеральных информационных баз данных сведениями о ТС, зарегистрированных в иностранных государствах. Безусловно, наиболее эффективным способом решения проблемы могло бы стать создание всемирной базы данных ТС, однако в условиях современной внешнеполитической ситуации такое решение не представляется возможным.

Однако в рамках данного подраздела хотелось бы уделить пристальное

внимание еще более масштабной проблеме, которая с каждым годом усугубляется.

В последнее время происходит совершенствование различных средств передвижения, что связано с активным внедрением достижений науки и техники в жизнедеятельность. Одним из наиболее масштабных новшеств в области дорожного движения стали СИМ, которые активно используются как для развлекательных целей, так и для бытовых поездок на работу или учебу. Достаточно активно развиты сервисы аренды СИМ, насчитывающие десятки тысяч СИМ.

Такое развитие данного вида средств передвижения повлекло соответствующую аварийность с их участием, в которой страдают в том числе пешеходы, дети и пожилые люди. В Амурской области в 2024 году произошло 3 ДТП с участием СИМ, в одном из которых получил ранения человек. Еще в двух ДТП был причинен материальный ущерб, пострадавших не было. При этом остается слабой дисциплина лиц, передвигающихся на СИМ. Они допускают нарушения установленных правил, своим стилем вождения создают угрозу другим участникам дорожного движения. Только за прошлый год в г. Благовещенске Амурской области к ответственности привлечено 132 лица, передвигающихся на СИМ. Почти половина из них совершили нарушения на ул. Ленина – центральной улице областного центра, где риски совершения ДТП в разы выше. Еще стоит учитывать те факты, которые по тем или иным причинам не были пресечены, учитывая, что ввиду отсутствия необходимости регистрации данных средств передвижения и закреплённой необходимости наличия водительского удостоверения, документирование правонарушений с использованием СИМ представляет большие сложности и занимает продолжительное время, связанное с установлением личности нарушителя.

Необходимо отметить, что с момента первого появления⁹²СИМ в России до их нормативного урегулирования прошло несколько лет. До этого момента

⁹² Маркосян А.Р. Административная ответственность лиц, передвигающихся на средствах индивидуальной мобильности // Новизна. Эксперимент. Традиции (№.Ех.Т). 2023. Вып. 3 (23). С. 34-41.

единый подход отсутствовал, в связи с чем возникало множество спорных случаев при решении вопросов привлечения к административной ответственности лиц, использующих СИМ для передвижения.

Согласно одной позиции, действия таких лиц не могли классифицироваться как действия водителя ТС, соответственно, на них не возлагалась обязанность по прохождению освидетельствования на состояние опьянения и иные положения, предусмотренные в том числе разделом 2 ПДД РФ, закрепляющим общие обязанности водителей. По мнению судов, лица в таком случае подлежали ответственности как иные участники дорожного движения по ст. 12.29 КоАП РФ и максимальным наказанием для них мог выступить административный штраф в размере до полутора тысяч рублей, если такое лицо находилось в состоянии опьянения на момент совершения нарушения⁹³.

Имелся и противоположный подход к квалификации нарушений, совершенных с использованием СИМ, когда суды признавали его механическим ТС, а лицо, управляющее им, - водителем, на которого возлагаются все вытекающие обязанности и запреты. Следовательно, такие лица подвергались наказаниям и в виде лишения права управления ТС, и даже в виде административного ареста⁹⁴.

Соответствующие дополнения в ПДД РФ были внесены только с 01 марта 2023 г., согласно которым регламентированы многие вопросы, начиная определением данного термина и заканчивая установлением дифференцированных требований в зависимости от возраста лица, использующего для передвижения такие устройства, касающихся в первую очередь разрешенных мест передвижения на СИМ.

На основании п. 1.2 ПДД РФ, под СИМ понимается ТС, имеющее одно

⁹³ Решение Судебного участка № 3 г. Ливны Ливенского района Орловской области от 01 июля 2015 г. № 12-260/2017 по делу № 5-249/2015 // [Электронный ресурс]. URL: <https://sudact.ru/magistrate/doc/cZlch5Y45TZt/> (дата обращения: 23.01.2025).

⁹⁴ Решение Мичуринского городского суда Тамбовской области от 22 сентября 2020 г. № 12-312/2020 по делу № 12-312/2020 // [Электронный ресурс]. URL: https://sudact.ru/regular/doc/3TZ5JX4xIYIK/?regular-txt=электросамокат+опьянение®ular-case_doc=®ular-lawchu№ki№fo=®ular-date_from=®ular-date_to=®ular-workflow_stage=®ular-area=®ular-court=®ular-judge=&_id=1673359281057&s№ippet_pos=474#s№ippet / (дата обращения : 24.01.2025).

или несколько колес (роликов), предназначенное для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя (двигателей) (электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и др.).

Как отмечает А.Р. Маркосян, принятые поправки к ПДД РФ не позволили в полном объеме урегулировать проблемы, возникающие с привлечением лиц, использующих для передвижения СИМ, к административной и иной установленной законом ответственности за правонарушения в области дорожного движения. По мнению автора, в новой редакции ПДД сформулировано усовершенствованное определение понятия «пешеход», исходя из которого следует, что к пешеходам приравниваются «лица, ведущие СИМ». Исходя из ПДД следует различать, когда гражданин выступает как «лицо, использующее для передвижения СИМ» и когда он является «пешеходом, ведущим СИМ», то есть без передвижения. В этой связи необходимо четко отграничивать случаи, в которых лицо ведет СИМ, а в каких использует его.

В настоящее время с учетом принятых поправок к ПДД РФ действия лиц, передвигающихся на СИМ, квалифицируются практически во всех случаях по ст. 12.29 КоАП РФ, которой предусмотрено максимальное наказание в размере полутора тысяч рублей. По выше приведенной статистике г. Благовещенска в 2024 году все такие лица привлечены к ответственности по ст. 12.29 КоАП РФ, то есть как велосипедисты по сути.

При этом скорость и мощность некоторых модификаций СИМ значительно выше и предопределяет необходимость установления ответственности, подобной, например, ответственности водителей мопедов, которые признаются водителями механических ТС. Как отметил ВС РФ, технические характеристики некоторых СИМ находятся в пределах пороговых значений, характерных для других ТС, в частности мопеда или мотоцикл⁹⁵.

На это обращают внимание суды при принятии решений по фактам нарушений, допущенных лицами, передвигающимися на СИМ. Например, Си-

⁹⁵ Решение Судебной коллегии по административным делам Верховного Суда РФ от 30 марта 2022 г. № АКПИ22-66 // [Электронный ресурс]. URL: <https://www.court.ru/> (дата обращения: 05.02.2025).

нарский районный суд Свердловской области в 2023 году признал такое лицо виновным в совершении нарушения, предусмотренного ст. 12.7 КоАП РФ, выразившегося в управлении ТС, не имея права управления ТС. Свердловский областной суд оставил решение в силе, сославшись на то, что мощность двигателя средства передвижения составила 1 киловатт (1000 Вт), максимальная конструктивная скорость составила 50 км/ч, поэтому по своим техническим характеристикам оно не может быть отнесено к СИМ. Несмотря на наименование этого ТС «электросамокатом» на сайте производителя и в руководстве по эксплуатации. Кроме того, исходя из области применения ГОСТ Р 70514-2022, где подробно указано в каком случае можно отнести электрические средства индивидуальной мобильности по техническим характеристикам, что не соответствовало предмету совершения оспариваемого нарушения⁹⁶.

В другом случае ВС РФ руководствовался аналогичными доводами при принятии решения о привлечении лица, передвигающегося на СИМ к ответственности по ст. 12.8 КоАП РФ за управление ТС в состоянии опьянения. Электросамокат «Kugoo M4Pro», которым управлял правонарушитель, имеет двигатель мощностью 500 Вт (то есть более 0,25 кВт), что вопреки доводам жалобы свидетельствует о том, что по своим техническим характеристикам он относится к транспортным средствам, право управления которыми должно быть подтверждено водительским удостоверением соответствующей категории⁹⁷.

Остается неурегулированным вопрос применения мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях в отношении лиц, использующих для передвижения СИМ. Особенно актуально данная проблема приобретает в связи с пресечением и дальнейшим принятием мер в рамках таких нарушений, как управление ТС водителем в состоянии опьянения (ст. 12.8 КоАП РФ), управление ТС водителем, не имеющим либо лишенным права

⁹⁶ Решение Свердловского областного суда № 72-820/2023 от 25 октября 2023 г. по делу № 72-820/2023 // [Электронный ресурс]. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/6XsIG3VORrJq/> (дата обращения: 06.02.2025).

⁹⁷ Постановление Верховного Суда РФ от 05.02.2024 № 48-АД24-1-К7 // [Электронный ресурс]. URL: <https://legalacts.ru/sud/posta№ovle№ie-verkhov№ogo-suda-rf-ot-05022024-№-48-ad24-1-k7/> (дата обращения: 06.02.2025).

управления ТС (ст. 12.7 КоАП РФ). Стоит заметить, что прецеденты привлечения к ответственности по перечисленным статьям существуют в практике⁹⁸.

Возникает вопрос относительно распространения на СИМ предписаний КоАП РФ, регламентирующих порядок, основания и другие вопросы применения таких мер обеспечения, как отстранение от управления ТС (ст. 27.12 КоАП РФ) и задержание ТС (ст. 27.13 КоАП РФ). В приведенных нормах КоАП РФ содержится помимо прочего перечень составов правонарушений, при выявлении которых такие меры обеспечения могут быть применены. Обратившись к этим составам, можно заметить, что предметом их совершения, как и отсылочные от этого нормы законодательства, являются по большей части механические ТС, то есть средства, приводимые в движение двигателем. Напомним, что к таким помимо автомобилей относятся и мопеды, хотя для последних установлен несколько особенный порядок регулирования. В частности, не предусмотрена необходимость их регистрации в органах Госавтоинспекции⁹⁹.

Обратившись к п. 1.2 ПДД РФ, можно заметить, что, говоря о СИМ, законодатель также указывает в качестве обязательного признака приведение в движение двигателем. При этом в определении термина «механическое ТС» говорится, что он не распространяется на СИМ. Такое соотношение понятий, на наш взгляд, приводит к проблемам на практике. Сотрудники Госавтоинспекции не могут однозначно дать правовую характеристику СИМ в процессе выполнения надзора за дорожным движением и принять решение о применении тех или иных мер принуждения, квалифицировав действия лица.

Также аналогичный проблемный вопрос возникает в связи с хаотичной парковкой СИМ на тротуарах, пешеходных дорожках и других элементах улично-дорожной сети крупных мегаполисов. В первую очередь такое явление характерно для СИМ, которые предоставляются в краткосрочное пользование

⁹⁸ В ГИБДД ответили на вопрос о поездках на электросамокатах в пьяном виде // URL: <https://www.autoNews.ru/news/63fc9a509a7947758047afc4> (дата обращения: 29.01.2025).

⁹⁹ Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 06.12.2024) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // [Электронный ресурс]. URL: <https://www.consultaNet.ru/> (дата обращения: 15.01.2025).

неограниченному кругу лиц. Данная услуга схожа с давно известным каршерингом (краткосрочной арендой автомобиля) и получила наименование «кикшеринг». Стоит отметить, что на данный момент этот вопрос даже не урегулирован нормативно, поэтому говорить об ответственности за такое явление и тем более применение мер обеспечения преждевременно.

Таким образом, обозначенная нами проблема требует незамедлительного решения, что обуславливается стремительным увеличением количества СИМ, используемых как для личного передвижения и находящихся в собственности ФЛ, так и для предоставления в краткосрочную аренду. С каждым годом количество СИМ на улицах увеличивается, в том числе на пешеходных дорожках, тротуарах и в парковых зонах. Стиль вождения большинства их пользователей приводит к созданию аварийных ситуаций и нередко – к причинению вреда жизни и здоровью граждан, что вызывает обоснованные беспокойства в обществе. Поэтому данное новое направление требует детального нормативно-правового регулирования, включающего более детальное урегулирование правового статуса лиц, передвигающихся на СИМ, а также установление четких правил их участия в дорожном движении и соразмерной ответственности за их нарушение, подкрепляемой необходимыми для эффективного предупреждения угроз мерами обеспечения производства по делам об административных правонарушениях.

На наш взгляд, необходимо распространять на лиц, передвигающихся на СИМ, требования ПДД РФ, адресованные водителям механических ТС, в том числе о запрете управления СИМ в состоянии опьянения. Также следовало бы установить необходимость наличия у таких лиц водительского удостоверения определенной категории. В настоящее время для управления мопедами, например, установлена необходимость наличия водительского удостоверения категории «М». При это данная категория открывается в случае получения другой, например, на право управления легковыми автомобилями (категория «В»). Следовательно, по аналогии можно предусмотреть и аналогичную категорию для СИМ, например, «S». Данная категория также как и на мопед может откры-

ваться при получении любой другой, что будет означать наличие определенного уровня подготовки у такого участника дорожного движения, которая бы в достаточной мере свидетельствовала о его возможности безопасного передвижения в условиях дорожного движения.

Подводя краткий итог рассмотрению проблемы, связанной с привлечением к административной ответственности лиц, передвигающихся на СИМ, необходимо отметить, что до сегодняшнего дня, несмотря на нормативное урегулирование их статуса как участников дорожного движения в ПДД РФ, полностью не исключены трудности, связанные с применением мер воздействия на них. Дело в том, что большинство нарушителей, управляющих такими средствами, ограничиваются незначительными санкциями, как правило, не превышающими полутора тысяч рублей, если речь идет о привлечении к ответственности по статье 12.29 КоАП РФ. То есть в данном случае они трактуются как иные участники дорожного движения и находятся в одном ранге с теми же велосипедистами. Для применения более строгих мер ответственности, в том числе повышенных административных штрафов или лишения права управления, зачастую не хватает правовых оснований. Парадоксально, что СИМ, имея двигатель, не признаются механическими ТС, а лица, управляющие ими – водителями. Соответственно, на них не распространяется ряд положений законодательства, в частности, о наличии права управления. Такие лица не могут быть полноценно привлечены к ответственности за управление СИМ в состоянии опьянения и за другие нарушения, а как уже говорилось несут ответственность как велосипедисты.

Учитывая, что до сегодняшнего дня в КоАП РФ не установлена отдельно административная ответственность за нарушение ПДД РФ лицами, передвигающимися на СИМ, они фактически приравниваются к велосипедистам, а также возникает много проблем в практике, считаем необходимым, основываясь на ст. 72 Конституции РФ, закрепить в Законе Амурской области от 30 марта 2007 года № 319-ОЗ «Об административной ответственности в Амурской области»

такую ответственность на территории субъекта, дополнив его ст. 8.8 в следующей редакции:

«Статья 8.8. Нарушение Правил дорожного движения Российской Федерации лицами, передвигающимися на средствах индивидуальной мобильности

1. Нарушение Правил дорожного движения Российской Федерации лицами, передвигающимися на средствах индивидуальной мобильности

влечет наложение административного штрафа в размере от одной до пяти тысяч рублей.

2. Повторное в течение года совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 1 настоящей статьи

влечет наложение административного штрафа в размере от пяти до десяти тысяч рублей.

3. Передвижение на средстве индивидуальной мобильности в состоянии опьянения

влечет наложение административного штрафа в размере тридцати тысяч рублей».

Выводы по итогам 3 раздела

Завершая рассмотрение вопросов, посвященных проблемам и перспективам привлечения к административной ответственности, а также резюмируя данную тематику, необходимо отметить следующее.

В настоящее время уровень автомобилизации страны значительный. При этом в системе МВД испытываются кадровые проблемы, связанные с некомплектностью подразделений, в том числе Госавтоинспекции. С учетом количества ТС, его ежегодного увеличения, для пристального контроля за соблюдением ПДД РФ и иных требований необходим внушительный штат, который должен увеличиваться пропорционально динамике увеличения подвижного состава, что фактически невозможно.

В этой связи эффективное влияние оказывает система фиксации нарушений в автоматическом режиме, которая не только повышает результативность надзорной деятельности, но и позволяет реализовать принцип неотвратимости

наказания и выступает качественным способом профилактики нарушений в первую очередь водителями ТС. Однако такой способ фиксации нарушений уязвим к ряду объективных и субъективных факторов, связанных в первую очередь с умышленными действиями автовладельцев.

Для повышения эффективности данного способа привлечения к административной ответственности необходимо дальнейшее совершенствование законодательства в первую очередь для пресечения фактов умышленного сокрытия государственных регистрационных знаков во избежание ответственности за выявленные в автоматическом режиме нарушения. Также следует совершенствовать технические характеристики технических средств, используемых для выявления нарушений ПДД РФ в автоматическом режиме. Достаточно востребованным направлением является применение комплексов фиксации, встроенных в патрульный автомобиль, в том числе в светосигнальную балку¹⁰⁰.

Однако необходимо сказать о совершенствовании технологий не только для благих целей, связанных в рассматриваемой работе с выявлением нарушений и их профилактикой, но и об обратной стороне, когда технологии создают дополнительные угрозы. Речь идет о появлении СИМ, которым посвящено основное внимание в рамках рассмотрения проблем привлечения к административной ответственности за нарушения в области дорожного движения.

Данное новое направление требует детального нормативно-правового регулирования, включающего более детальное урегулирование правового статуса лиц, передвигающихся на СИМ, а также установление четких правил их участия в дорожном движении и соразмерной ответственности за их нарушение, подкрепляемой необходимыми для эффективного предупреждения угроз мерами обеспечения производства по делам об административных правонарушениях.

¹⁰⁰ Для машин ГИБДД подготовили «умную» балку с камерами: что она умеет // [Электронный ресурс] // <https://dze№.ru/a/Y02№bDlIrBZYyKyw> (дата обращения: 29.01.2025).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

С учетом проведенного исследования предлагаются следующие способы совершенствования административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения.

1. Законодательство, устанавливающее ответственность за нарушения в области дорожного движения должно корректироваться по мере развития средств передвижения и подходов к организации движения.

2. Примечание к ст. 12.1 КоАП РФ изложить в следующей редакции:

«Примечание. Под транспортным средством в настоящей статье следует понимать автотранспортное средство с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания более 50 кубических сантиметров или максимальной мощностью электродвигателя более 4 киловатт и максимальной конструктивной скоростью более 50 километров в час, а также прицепы к нему, подлежащие государственной регистрации, а в других статьях настоящей главы также трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право, и средства индивидуальной мобильности с мощностью электродвигателя более 4 киловатт».

1. Для оказания должного профилактического воздействия на нарушителя, руководствуясь принципами справедливости и соразмерности, необходимо применение дифференцированного подхода к установлению административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, учитывающего не только степень угроз, но и материальное положение нарушителя.

2. За отдельные нарушения в области дорожного движения стоит устанавливать ответственность в законодательстве субъектов Российской Федерации, учитывая то, что административное законодательство находится в совместном ведении Российской Федерации и её субъектов в соответствии со ст. 72 Конституции РФ. При этом важно провести четкую грань, в каких случаях

применяются положения регионального законодательства, если ответственность за аналогичное правонарушение предусмотрена в КоАП РФ, по примеру ст. 5.8.1 или ч. 4 ст. 5.10.1 Закона Амурской области от 30 марта 2007 года № 319-ОЗ «Об административной ответственности в Амурской области».

3. Сегодня почти все нарушения выявляются специальными техническими средствами в автоматическом режиме посредством фотосъемки. Поэтому необходимо обеспечить неотвратимость наказания, в частности ужесточив ответственность за передвижение ТС без государственных регистрационных знаков.

4. Требуется усилить работу по пресечению фактов управления ТС без государственных регистрационных знаков и дополнить российские федеральные информационные базы данных сведениями о ТС, зарегистрированных в иностранных государствах. Безусловно, наиболее эффективным способом решения проблемы могло бы стать создание всемирной базы данных ТС, однако в условиях современной внешнеполитической ситуации такое решение не представляется возможным.

5. Считаем необходимым установление размера административного штрафа в зависимости от минимального размера оплаты труда, как это было ранее, что позволит привести санкции в соответствие с экономическими реалиями в стране, не допустив ситуации, когда размер штрафа не менялся на протяжении десятилетия. Кроме того, важно избирать наказание в пределах, предусмотренных санкцией статьи, а также определять рациональный вид альтернативного наказания с учетом характеристики личности нарушителя, обстоятельств совершения нарушения и иных факторов, чтобы максимально обеспечить достижение целей административного наказания.

6. Закрепить в Законе Амурской области от 30 марта 2007 года № 319-ОЗ «Об административной ответственности в Амурской области» ответственность лиц, передвигающихся на СИМ, дополнив ст. 8.8 в следующей редакции:

«Статья 8.8. Нарушение Правил дорожного движения Российской Федерации лицами, передвигающимися на средствах индивидуальной мобильности

1. Нарушение Правил дорожного движения Российской Федерации лицами, передвигающимися на средствах индивидуальной мобильности

влечет наложение административного штрафа в размере от одной до пяти тысяч рублей.

2. Повторное в течение года совершение административного правонарушения, предусмотренного частью 1 настоящей статьи

влечет наложение административного штрафа в размере от пяти до десяти тысяч рублей.

3. Передвижение на средстве индивидуальной мобильности в состоянии опьянения влечет наложение административного штрафа в размере тридцати тысяч рублей».

Практическая значимость работы, по нашему мнению, заключается в возможности использования в нормотворческой деятельности при дальнейшем совершенствовании законодательства и подзаконных нормативных правовых актов в соответствующей сфере, в практической деятельности уполномоченных органов и их ДЛ, осуществляющих привлечение к административной ответственности за нарушения в области дорожного движения, а также в образовательном процессе при подготовке специалистов в соответствующих областях.

Теоретическая значимость этой работы обусловлена обобщением имеющихся теоретических положений, материалов судебной практики и положений федерального и регионального законодательства вокруг тематике, посвященной привлечению к административной ответственности за нарушения в области дорожного движения, что создало определенные наработки и базис для дальнейшего исследования проблематики.

Результаты данной работы могут быть внедрены в работу органов Госавтоинспекции, а также учтены при совершенствовании законодательства.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

I Правовые акты

Правовые акты федерального уровня

1 Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с изм., одобренными в ходе общероссийского голосования 14.03.2020) // Российская газета. – 2020. – 04 июля. – № 144.

2 Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 26.12.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 05.02.2025) // Собрание законодательства РФ. – 2002. – № 1 (ч. 1).– Ст. 1.

3 Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ (ред. от 28.12.2024) "О полиции" (с изм. и доп., вступ. в силу с 05.02.2025) // Собрание законодательства РФ. – 2011. – № 7. – Ст. 900.

4 Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ред. от 08.08.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 05.02.2025) // Собрание законодательства РФ.– 1995.– № 50. – Ст. 4873.

5 Указ Президента РФ от 25.03.2015 № 161(ред. от 01.03.2024) «Об утверждении Устава военной полиции Вооруженных Сил Российской Федерации и внесении изменений в некоторые акты Президента Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ.– 2015. – № 13. – Ст. 1909.

6 Указ Президента РФ от 15.06.1998 № 711 (ред. 11.02.2023) «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» // Собрание законодательства РФ. – 1998. – № 25. – Ст. 2897.

7 Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 06.12.2024) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1993. – № 47. – Ст. 4531.

Международные акты

8 Международный пакт о гражданских и политических правах (Принят

16.12.1966 Резолюцией 2200 (XXI) на 1496-ом пленарном заседании Генеральной Ассамблеи ООН) // Бюллетень Верховного Суда РФ. – 1994. – № 12.

Правовые акты регионального уровня

9 Закон Амурской области от 30.03.2007 № 319-ОЗ (ред. от 17.12.2024) «Об административной ответственности в Амурской области» // Вестник администрации Амурской области. – 2007. – № 3.

Специальная литература

10 Албегов, Г.А. Лишение права управления транспортными средствами как вид административного наказания / Г. А. Албегов // Научные труды студентов Горского государственного аграрного университета «Студенческая наука – агропромышленному комплексу»: сборник научных трудов. – Владикавказ, 2024. – С. 243-245.

11 Алехин, А. П. Административное право Российской Федерации : учебник. / А.П. Алехин, А.А. Кармолицкий, Ю.М. Козлов. –М.: ИКД «Зерцало-М», 2003. – 320 с.

12 Баканов, К.С. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2023 году / К. С. Баканов. – М., 2024. – 120 с.

13 Бахрах, Д.Н. Административное право России / Д. Н. Бахрах.– М.: Норма, 2013. – 258 с.

14 Булгаков, Д.Б. Привлечение к административной ответственности в области дорожного движения с использованием цифровых технологий // Российская наука в современном мире : сборник статей LXIII международной научно-практической конференции. – М., 2024. – С. 207-212.

15 Дылыков, А.В. История развития института административной ответственности за правонарушения в области организации дорожного движения / А. В. Дылыков // Вестник науки. – 2024. – № 12 (81). – С. 603-617.

16 Жампейсова, К.М. Административный арест как мера административного взыскания / К. М. Жампейсова // Источники частного и публичного права :сборник научных трудов по материалам XII ежегодной международной науч-

но-практической конференции (с элементом школы молодого ученого для студентов юридических специальностей). – Тамбов, 2022. – С. 39-40.

17 Иванова, К. Б. Особенности административных правонарушений в области дорожного движения / К. Б. Иванова // Реформа контрольно–надзорной деятельности в России: актуальные проблемы теории и практики. – М., 2021. – С. 69-73.

18 Капустин, А.В. Проблемы определения административно–правового статуса пользователей кроссовых мотоциклов и пути их решения / А. В. Капустин // Безопасность дорожного движения. – 2021. – № 1. – С. 12-14.

19 Курушин, С.А. Основные этапы развития административной ответственности за правонарушения в сфере дорожного движения в России / С. А. Курушин// Актуальные проблемы автотранспортного комплекса :межвузовский сборник научных статей (с международным участием). – Самара, 2018. – С. 67-72.

20 Лукьянов, С.Н. Законодательство об административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения / С. Н. Лукьянов // Вопросы устойчивого развития общества. – 2022. – № 4.– С. 661-668.

21 Мещеряченко, А.Н. Административная ответственность за правонарушения в области организации дорожного движения: история и современность / А. Н. Мещеряченко// Академическая публицистика. – 2023. – № 2. – С. 135-142.

22 Нугаев, М.А. История организации безопасности дорожного движения (с 1683 – до начала XX в.) / М. А. Нугаев // Сборник научных трудов международной научно–практической конференции. – М., 2021. – С. 168-171.

23 Павлова, Е. В. Неотвратимость административной ответственности как фактор обеспечения безопасности дорожного движения / Е. В. Павлов // Закон и право. – 2022. – № 4. – С. 60-62.

24 Петрушечкина, Е.А. Особенности состава административного правонарушения в области дорожного движения / Е. А. Петрушечкина // Научный альманах. – 2023. – № 10-3 (108). – С. 49-51.

25 Рудаков, Б.В. Современные специальные технические средства автоматической фиксации административных правонарушений правил дорожного движения и проблемы их применения / Б. В. Рудаков // Правопорядок: история, теория, практика. – 2022. – № 1 (32). – С. 26-32.

26 Соловьева, С.В. Некоторые правоприменительные аспекты назначения и исполнения административного ареста / С. В. Соловьева // Российское правосудие. – 2023. – № 4. – С. 52-59.

27 Стахов, А.И. Административная ответственность : учеб.пособие для вузов / А.И. Стахов. – М. : ЮНИТИ–ДАНА, Закон и право, 2004. – С. 111.

28 Щапкова, О.С. Правовая характеристика административных правонарушений в области дорожного движения / О. С. Щапкова// Молодой ученый. – 2022. – № 36 (431). – С. 157-159.

III Материалы судебной практики

29 Постановление Конституционного Суда РФ от 04.02.2019 № 8-П «По делу о проверке конституционности статьи 15.33.2 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в связи с жалобой гражданки У.М. Эркеновой» // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.consultant.ru/> – 15.12.2024.

30 Определение Конституционного Суда РФ от 5 июля 2001 г. №130-О // Сборник законов РФ. – 2001. – №34. – Ст. 3512.

31 Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» // [Электронный ресурс].– Режим доступа: <https://www.consultant.ru/> – 27.12.2024.

32 Постановление Верховного Суда РФ от 22.07.2019 № 11-АД19-17 // [Электронный ресурс].– Режим доступа: <https://www.consultant.ru/> – 27.12.2024.

33 Постановление Верховного Суда Российской Федерации от 13.02.2015

№ 13-АД15-1 // [Электронный ресурс].– Режим доступа: <https://www.consultant.ru/> – 27.12.2024.

34 Решение Мичуринского городского суда Тамбовской области от 22 сентября 2020 г. № 12-312/2020 по делу № 12-312/2020 // [Электронный ресурс].– Режим доступа: https://sudact.ru/regular/doc/3TZ5JX4xlYlK/?regular-txt=электросамокат+опьянение®ular-case_doc=®ular-lawchunoki№fo=®ular-date_from=®ular-date_to=®ular-workflow_stage=®ular-area=®ular-court=®ular-judge=&_id=1673359281057&№ippet_pos=474#№ippet – 24.01.2025.

35 Решение Советского районного суда г. Казань (Республика Татарстан) от 9 декабря 2019 г. № 12–1983/2019 по делу № 12-1983/2019 // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://sudact.ru/regular/doc/hYuk9vCW345v/?regular-txt=электросамокат+опьянение®ular-case_doc=®ular-lawchunoki№fo=®ular-date_from=®ular-date_to=®ular-workflow_stage=®ular-area=& – 23.01.2025.

36 Решение Судебного участка № 3 г. Ливны Ливенского района Орловской области от 01 июля 2015 г. № 12-260/2017 по делу № 5-249/2015 // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://sudact.ru/magistrate/doc/cZlEh5Y45TZt/> – 23.01.2025.

IV Историко-правовые акты

37 Кодекс РСФСР об административных правонарушениях (утв. ВС РСФСР 20.06.1984) // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.consultant.ru/> – 19.11.2024.

38 Декрет Совета Народных Комиссаров № 251 «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям (Правила)» // [Электронный ресурс].– Режим доступа: <https://istmat.org/№ode/41936> – 19.11.2024.

39 Кодекс РСФСР об административных правонарушениях (утв. ВС РСФСР 20.06.1984) (ред. от 20.03.2001) // Ведомости ВС РСФСР. – 1984. – № 27. – Ст. 909.