

МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
Федеральная государственная казенная образовательная организация  
высшего образования «Казанский юридический институт  
Министерства внутренних дел Российской Федерации»  
(КЮИ МВД России)

Кафедра административного права, административной деятельности и управления  
ОВД

**ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА**

**на тему «Пресечение административных правонарушений в области  
безопасности дорожного движения»**

Выполнил:

Алгуатов Константин Рифович

специальность - Правоохранительная деятельность,  
год набора 2013, учебная группа №333, капитан полиции

Руководитель:

преподаватель кафедры АП АД и УОВД к.п.н. майор  
полиции Планкин К.В.

Рецензент:

Командир ОСБ ДПС ГИБДД МВД по Республике  
Татарстан полковник полиции В.В. Кондратьев

К защите

\_\_\_\_\_ (допущена, не допущена)

Начальник кафедры \_\_\_\_\_

Дата защиты « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2019 г.

Оценка \_\_\_\_\_

Рег. № \_\_\_\_\_ от « \_\_ » \_\_\_\_\_ 2019 г.

Казань 2019

## СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
ГЛАВА 1. ПРАВОВОЙ ИНСТИТУТ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЕГО РЕАЛИЗАЦИЯ ОРГАНАМИ ГИБДД.....	8
§ 1. Правонарушения в области дорожного движения: понятие, виды, правовая характеристика.....	8
§ 2. Особенности административно-правовых санкций в сфере безопасности дорожного движения.....	15
§ 3. Обеспечение безопасности дорожного движения в Республике Татарстан...	24
ГЛАВА 2. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ И ПРАКТИКА РЕАЛИЗАЦИИ ПРЕСЕЧЕНИЯ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (НА ПРИМЕРЕ РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН).....	35
§ 1. Меры административного принуждения в сфере безопасности дорожного движения: понятие и специфика.....	35
§ 2. Процессуальные особенности реализации отдельных мер административного принуждения в сфере безопасности дорожного движения...	44
§ 3. Отдельные проблемы пресечения административных правонарушений в сфере БДД и пути их решения.....	52
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	60
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.....	65

## ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы работы не вызывает сомнений и обусловлена многими факторами. В целом, следует отметить такой ее ключевой, наиболее значимый аспект. Обеспечение правопорядка, по общему правилу, представляет собой одну из основных функций любого правового государства, в том числе, Российской Федерации. В свою очередь, безопасность дорожного движения – неотъемлемый и важнейший по своей природе элемент правопорядка. Как справедливо отмечается современными исследователями, «Действующее законодательство в Российской Федерации в сфере безопасности дорожного движения нуждается в создании условий для наиболее эффективного применения и в совершенствовании в целом. Сформированная в Российской Федерации система правового регулирования безопасности в силу своей сложности и регулярных изменений не всегда эффективна на практике»<sup>1</sup>.

Безопасность дорожного движения в целом, предотвращение административных правонарушений в сфере дорожного движения в частности на сегодняшний день является первоочередной задачей Правительства Российской Федерации, поскольку имеет общенациональное значение. По некоторым данным, латентность административных правонарушений достигает 30 % и является достаточно высокой<sup>2</sup>. Этому способствует появление у многих водителей чувства безнаказанности при совершении административных правонарушений в области дорожного движения, как следствие, пренебрежение правилами дорожного движения. Также в большинстве случаев водители-нарушители уверены в неэффективной работе правоохранительных органов.

Многочисленные изменения нормативно-правовых актов в течение короткого промежутка времени и устанавливающих санкций на административные

---

<sup>1</sup> Полякова С.В. Административные правонарушения в области дорожного движения и ответственность за них // Вестник Омской юридической академии. 2017. № 2. С. 22.

<sup>2</sup> Костылев А. К., Передернин А. В. Проблемы обеспечения гарантий водителей и собственников транспортных средств в условиях электронного юрисдикционного производства // Вестник Тюменского государственного университета. Социально-экономические и правовые исследования. 2014. № 3. С. 150.

правонарушения не благоприятствуют повышению уровня безопасности дорожного движения. В результате деятельность юрисдикционных органов по профилактике нарушений Правил дорожного движения становится менее эффективной, появляется ряд проблем. Таким образом, основной юрисдикционный принцип - неотвратимость наказания за совершенное административное правонарушение в области дорожного движения - подвергается сомнению и не соблюдается в практической деятельности. Все это, безусловно, указывает на высокую степень актуальности темы исследования.

В то же время, безопасность дорожного движения является актуальной проблемой не только в России, но и в других странах уже длительное время. На 64 сессии Генеральной Ассамблеи ООН, которая была посвящена проблеме глобального кризиса, касающегося безопасности дорожного движения, Россия представила проект резолюции об объявлении периода 2011—2020 годов «Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения»<sup>3</sup>, принятой единогласно участниками заседания. Несмотря на прикладываемые усилия со стороны государственных органов всех уровней, указанные правонарушения являются по-прежнему широко распространенными, а по некоторым видам даже продолжают расти, вследствие чего растет и количество дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП). Так, по фактам нарушения Правил дорожного движения или правил эксплуатации технического средства (далее – ТС), повлекшим причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего, число рассмотренных Набережночелнинским городским судом дел в 2018 г. возросло с 103 до 109<sup>4</sup>.

Степень научной разработанности темы достаточно высока, что в целом обусловлено ее актуальностью. В последние годы наблюдается рост

---

<sup>3</sup> Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН № 64/255. Резолюции и доклады Генерального секретаря ООН. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.who.int/roadsafety/about/resolutions/download/ru/>. Дата обращения: 09.07.2019.

<sup>4</sup> Подведены итоги работы административной коллегии городского суда за 2018 год. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://naberezhno-chelninsky.tat.sudrf.ru/modules.php?name=press\\_dep&op=1&did=904](http://naberezhno-chelninsky.tat.sudrf.ru/modules.php?name=press_dep&op=1&did=904). Дата обращения: 09.07.2019.

исследовательского интереса в сфере сравнительного правоведения<sup>5</sup>; анализа и выявления пробелов в российском законодательстве, регулирующем обеспечение безопасности дорожного движения<sup>6</sup>; повышения качества обеспечения безопасности несовершеннолетних в области дорожного движения<sup>7</sup>; т.д. С различных позиций изучаются приемы, способы и методы возможного снижения количества ДТП<sup>8</sup>. В то же время, немало вопросов пока не получили должного доктринального внимания (в частности, критерии и показатели безопасности дорожного движения).

Объектом исследования являются общественные отношения, складывающиеся в процессе правоприменительной деятельности органов ГИБДД, связанной с пресечением административных правонарушений в области безопасности дорожного движения.

Предмет исследования составляют: а) нормы административного законодательства, регулирующие ответственность за административные правонарушения в области безопасности дорожного движения; б) актуальная и учебная литература; в) материалы правоприменительной (судебной) практики; г) эмпирические (в том числе, статистические) материалы.

Целью данной работы выступает исследование теоретических и практических основ правового регулирования пресечения административных правонарушений в области безопасности дорожного движения.

Для достижения цели поставлены следующие задачи:

---

<sup>5</sup> См., например: Сухарева Н.В. Вопросы правоприменительной практики использования специальных средств фото- и видеофиксации для привлечения к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения: сравнительно-правовой анализ норм об административной ответственности в российском и зарубежном законодательстве // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. 2015. № 8. С. 80-85.

<sup>6</sup> См., например: Януш Е.В. К вопросу о пробелах в российском законодательстве на примере административной ответственности за нарушение правил дорожного движения // Сибирский юридический вестник. 2016. № 8. С. 61-65.

<sup>7</sup> См., например: Шавалиев И.М. Актуальные вопросы административно-правового регулирования обеспечения безопасности несовершеннолетних в области дорожного движения // Вестник экономической безопасности. 2017. № 5. С. 15-19.

<sup>8</sup> См., например: Короткий А.А. Дорожно-транспортные происшествия: основные причины, анализ аварийности, методы снижения // Безопасность техногенных и природных систем. 2019. № 7. С. 68-73.

- привести понятие, виды и правовую характеристику правонарушений в области дорожного движения,
- охарактеризовать особенности административно-правовых санкций в сфере безопасности дорожного движения,
- изучить организационно-правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Татарстан,
- проанализировать меры административного принуждения в сфере безопасности дорожного движения: понятие и специфика,
- обозначить процессуальные особенности реализации отдельных мер административного принуждения в сфере безопасности дорожного движения,
- исследовать отдельные проблемы пресечения административных правонарушений в сфере безопасности дорожного движения и пути их решения.

Методологическую основу исследования составили общие и частные научные методы познания, в том числе, диалектический, формально-юридический, социологический, социально-правовой и т.д.

Нормативную правовую основу выпускной квалификационной работы составляют нормы действующего отечественного законодательства, регулирующего сферу обеспечения безопасности дорожного движения.

Теоретическая база работы представлена трудами следующих авторов: И.Е. Ахметова, Е.А. Летаева, В.И. Майоров, С.В. Полякова, С.А. Романькова, Э.Т. Сидоров, Р.Ю. Хертуев, Е.В. Януш, т.д.

Эмпирическая база работы представлена материалами юридической (судебной) практики, статистическими сведениями, материалами, размещенными на официальном Интернет-портале Госавтоинспекции России, отчетами и докладами УГИБДД МВД по РТ и судебных органов РТ (в том числе, Набережночелнинского городского суда, мировых судей по г. Набережные Челны), отдельными информационно-аналитическими отчетами, т.д..

Научная новизна исследования определяется предпринятой на его страницах попыткой комплексного изучения основных аспектов пресечения административных правонарушений в области безопасности дорожного движения

с учетом действующего законодательства, достижений доктрины административного права, накопленного опыта практики правоприменения. В результате проведенного исследования сделаны выводы как теоретического, так и практического характера, позволяющие, с одной стороны, выявить и систематизировано представить наиболее значимые трудности в сфере пресечения административных правонарушений в области безопасности дорожного движения, а с другой – разработать конкретные предложения по их преодолению.

Практическая значимость работы определяется возможностью использования ее результатов для составления курсов и спецкурсов по административному праву, для написания более крупных научных работ, сделанные выводы и предложения могут найти свое применения для дальнейшего совершенствования законодательства и правоприменительной практики. Полученные знания должны стать неотъемлемой частью профессиональной компетенции современного сотрудника полиции.

Структура работы. Выпускная квалификационная работа состоит из введения, двух глав, объединяющих шесть параграфов, заключения, списка литературы. Во введении обосновывается актуальность темы, приводится основной научно-категориальный аппарат, в том числе, объект и предмет, методологическая основа. В первой главе анализируется правовой институт административной ответственности за правонарушения в сфере дорожного движения и его реализация органами ГИБДД. В центре внимания второй главы - теоретические основы и практика реализации пресечения правонарушений в сфере безопасности дорожного движения, которые рассмотрены на примере Республики Татарстан. В заключении приводятся основные выводы, сделанные по итогам работы, изложены предложения по совершенствованию сферы пресечения правонарушений в сфере безопасности дорожного движения. Работа завершается библиографическим перечнем.

## ГЛАВА 1. ПРАВОВОЙ ИНСТИТУТ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЕГО РЕАЛИЗАЦИЯ ОРГАНАМИ ГИБДД

### § 1. Правонарушения в области дорожного движения: понятие, виды, правовая характеристика

Основополагающую базу нынешней системы правового регулирования дорожного движения образует так называемый институт административной ответственности, в основе которого лежит применение административных наказаний. В системной совокупности с профилактической работой, по мнению правоведов, данный правовой институт выступает решающим в практике предупреждения и пресечения правонарушений в области безопасности дорожного движения<sup>9</sup>. С подобной точкой зрения трудно не согласиться, ведь на постоянной основе научной общественностью глубинно обсуждаются проблемы административной ответственности как таковой, в том числе, за правонарушения в рассматриваемой сфере

Сам по себе термин «административная ответственность за правонарушения в сфере дорожного движения» был разработан на основании наиболее обоснованных научных подходов к самому понятию «административная ответственность», сложившихся на протяжении многих лет и даже десятилетий в современной отечественной административно-правовой доктрине. Административная ответственность за правонарушения в сфере дорожного движения в ее нынешнем понимании – это самостоятельный вид государственного принуждения, на практике реализуемый уполномоченными на то должностными лицами в той процессуальной форме, которая императивно закреплена в нормах Кодексе Российской Федерации об административных

---

<sup>9</sup> Семёнов А. Э. Административная ответственность в области дорожного движения // Молодой ученый. 2015. № 3. С. 694.

правонарушениях<sup>10</sup> (далее – КоАП РФ). Само понятие как таковое призвано отражать состояние лица, непосредственно попавшего под те или иные законодательно установленные неблагоприятные последствия вреда как личного, морального, так и имущественного характера в результате применения государством в лице уполномоченных на то должностных лиц определенных санкций.

Понятие административной ответственности как таковое в правовой системе России строится на совокупности общественных отношений, складывающихся в ходе осуществления дорожного движения, которое в свою очередь может трактоваться как перемещение на обустроенной и использованной полосе земли (дороге) людей и грузов посредством транспортных средств, т.е. специально предназначенных для этого устройств. Участники такого рода отношений - как пассажиры транспортных средств, так и пешеходы и приравненные к ним лица.

Исчерпывающий перечень административных правонарушений, совершаемых в области дорожного движения, предусмотрен статьями главы 12 КоАП РФ. Их объект - те отношения, которые возникают в области обеспечения безопасности дорожного движения<sup>11</sup>. Термин «безопасность дорожного движения», в силу своей значимости, к настоящему времени получил свое нормативное закрепление, как в международных нормативных правовых актах, так и в национальном законодательстве большинства стран, включая федеральное законодательство России. Так, согласно ч.1 ст. 7 Конвенции о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 года), пользователи дорог обязаны вести себя так, чтобы не создавать опасности, либо препятствий для движения, не подвергать опасности других людей и не наносить ущерба государственному, общественному

---

<sup>10</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях [Текст]: федер. закон [принят Государственной Думой 20 декабря 2001 г.; одобрен Советом Федерации 26 декабря 2001 г. г.: по состоянию на 1 августа 2019 г.] // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1 (часть I). Ст. 1.

<sup>11</sup> Майоров В.И. Об общественной опасности административных правонарушений в области дорожного движения // Вестник Челябинского государственного университета. 2015. № 7. С. 90.

или частному имуществу<sup>12</sup>. Как видим, в качестве составных частей безопасности движения Конвенция разграничивает отсутствие препятствий в движении, опасности и условий для возникновения ущерба, что вполне обоснованно. В то же время, ученые отмечают, что «Важно отметить несоблюдение иерархии тех ценностей, которые охраняются нормами Конвенции, ведь интересы личности, поставлены на второе место после возникновения препятствий для дорожного движения, несмотря на свое определяющее значение»<sup>13</sup>.

В нашей стране правовой основой регулирования общественных отношений в этой сфере выступают:

- Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»<sup>14</sup>,

- постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения»<sup>15</sup>, т.д.

Не останавливаясь отдельно на общетеоретических вопросах признаков и состава административных правонарушений как таковых, укажем, что общим признаком административных правонарушений в сфере дорожного движения является общественная опасность. В свою очередь, вслед за В.И. Майоровым необходимо указать, что административное правонарушение в области дорожного движения — это всегда весьма специфический вид правонарушений, т.к. могут быть выделены те особые признаки, которые призваны отграничивать его от всех иных правонарушений, ключевым среди которых выступает указанный выше объект этих правонарушений.

---

<sup>12</sup> Конвенция о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г.) [Текст]: Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных с иностранными государствами. М., 1979 г. Вып. XXXIII. С. 385.

<sup>13</sup> Ахметова И. Е. О совершенствовании понятия «безопасность дорожного движения» // Молодой ученый. 2016. № 25. С. 451.

<sup>14</sup> О безопасности дорожного движения [Текст]: федер. закон [принят Государственной Думой 15 ноября 1995 г.: по состоянию на 1 августа 2019 г.] // Собрание законодательства РФ. 1995. N 50. Ст. 4873.

<sup>15</sup> О Правилах дорожного движения (вместе с "Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения") [Текст]: Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. (ред. от 04.12.2018 г.) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. N 47. Ст. 4531.

Как отмечает в своих работах С.В. Полякова, «Под общественной опасностью административного правонарушения общепринято необходимо понимать то противоправное действие или бездействие, которое совершено субъектом административной ответственности»<sup>16</sup>.

Объективная сторона административных правонарушений, совершаемых в области дорожного движения, может быть в виде:

- действия (например, ст. 12.1 КоАП РФ) или
- бездействия (например, ст. 12.17 КоАП РФ).

При юридической квалификации необходимо всесторонне учитывать тот факт, что многие составы нарушений в области дорожного движения носят формальный характер, хотя отдельные и предусматривают наступление каких-либо вредных последствий (примером здесь может служить ст. 12.24 КоАП РФ).

Дополнительные признаки объективной стороны таковы:

- способ,
- средства,
- время,
- место.

Значение этих дополнительных признаков можно охарактеризовать так:

1. Способ совершения административного правонарушения на транспорте значимо для целей надлежащей квалификации деяния, предусмотренного ст. 12.33 КоАП РФ.

2. Средствами совершения правонарушений в сфере дорожного движения, предусмотренных КоАП РФ, могут быть:

- во-первых, заведомо подложные или нечитаемые государственные регистрационные знаки транспортного средства (ст.ст. 12.2, 12.3 КоАП РФ);
- во-вторых, световые приборы, а также световозвращающие приспособления красного цвета (ч. 1 ст. 12.4 КоАП РФ);

---

<sup>16</sup> Полякова С.В. Административные правонарушения в области дорожного движения и ответственность за них // Вестник Омской юридической академии. 2017. № 2. С. 23.

- в-третьих, звуковые сигналы аварийной сигнализации, те или иные знаки аварийной остановки (ст. 12.20 КоАП РФ) и т.д.

3. Время совершения правонарушения в сфере БДД как отдельный квалифицирующий признак деяний четко законодателем не обозначено, т.к. таковые могут совершаться во время движения, остановки, стоянки транспортных средств и т. д.

4. Место как еще один квалифицирующий признак составов нарушений, совершаемых в сфере дорожного движения, призван указывать на:

1) места движения транспортных средств:

- тротуар (ч. 3 ст. 12.19 КоАП РФ),
- тоннель (ч. 4 ст. 12.19 КоАП РФ),
- место совершения дорожно-транспортного происшествия (ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ),
- жилые зоны (ст. 12.28 КоАП РФ),
- железнодорожный переезд (ст. 12.10 КоАП РФ);
- велосипедные и пешеходные дорожки, обочины и тротуары (ч. 1 ст. 12.15 КоАП РФ);

2) проезжая часть дороги, которая предназначена для встречного движения (ч. 2 ст. 12.15 КоАП РФ);

3) места, отведенные для остановки и стоянки транспортных средств инвалидов, (ч. 2 ст. 12.19 КоАП РФ) или места, в которых запрещены маневры движения задним ходом (ч. 2 ст. 12.14 КоАП РФ);

4) автомагистрали вне специальных площадок для стоянки (ч. 1 ст. 12.11 КоАП РФ).

Какие-либо иные факультативные признаки объективной стороны не имеют значения для целей надлежащей правовой квалификации административных нарушений в области дорожного движения в силу того, что в качестве самостоятельных признаков составов не указаны.

Субъекты правонарушений в сфере дорожного движения:

- граждане,

- должностные лица,
- юридические лица.

Р.С. Труфанов в своих работах обращает внимание на тот факт, что лишь в 9 из 37 статей главы законодателем приводится конкретное указание на такого конкретного субъекта правонарушения, как водитель. В диспозициях всех других статей можно встретить те или иные формулировки несколько иного содержания, но вместе с тем аналогично подразумевающие водителя как субъекта, например:

- управление транспортным средством,
- превышение установленной скорости движения,
- нарушение правил движения через железнодорожные переезды, т.д.<sup>17</sup>

Со своей стороны отметим, что системный анализ действующего законодательства в анализируемой сфере позволяет сделать следующий вывод: для целей установления всех признаков субъекта по делам об административных правонарушениях, предусмотренных гл. 12 КоАП РФ, а именно «водителя», представляется достаточным признание самого факта управления транспортным средством вменяемым физическим лицом. Вслед за П.А. Солошенковым отметим также, что так называемой административной деликтоспособностью в правовой системе России наделяются не только общие и специальные, но и так называемые особые субъекты, под которыми понимаются водители, должностные лица, отвечающие за состояние и эксплуатацию технического средства, а также собственники ТС, пешеходы, пассажиры, иные участники дорожного движения<sup>18</sup>.

Субъективная сторона рассматриваемых деяний может быть представлена в форме как умысла, так и неосторожности. В данном случае форма вины не имеет квалифицирующего значения, доказыванию не подлежит.

На легальном уровне однозначно установлено, что лицо самостоятельно несет ответственность за совершенные им правонарушения в области дорожного движения, вместе с тем, для анализируемым правонарушениям свойственны

---

<sup>17</sup> Труфанов Р.С. Субъект правонарушения по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения // Успехи современного естествознания. 2011. № 8 С. 251.

<sup>18</sup> Солошенко П.А. Вопросы административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения // Труды Академии управления МВД России. 2013. № 11. С. 79.

ситуации с привлечением к ответственности нескольких лиц. Так, при эксплуатации транспортного средства, находящегося в аварийном состоянии, представляется возможным привлечение как водителя, так и лица, отвечающего на предприятии за техническое состояние автомобиля. Ответственность в подобных случаях наступает за совершение правонарушения каждым лицом, которое, в свою очередь, может регулироваться различными правовыми нормами.

Отметим, что правонарушения в области БДД, как показывает сама практика, весьма многочисленны и разнообразны, в связи с чем, в доктрине административного права России предпринимаются попытки их классифицировать (типологизировать). Одна из наиболее обоснованных типологизаций была предложена О.А. Акулкиной, которая в своей диссертационной работе предлагает с определенной степенью условности разграничивать три вида:

- а) административные правонарушения, представляющие большую общественную вредность;
- б) административные правонарушения, не представляющие большой общественной вредности;
- в) менее общественно вредные административные правонарушения<sup>19</sup>.

Критерием (т.е., основанием) классификации у О.А. Акулиной выступает та санкция, которая применяется за допущенное нарушение.

Итак, в основу нынешней системы правового регулирования дорожного движения положен институт административной ответственности, процесс реализации которого общепринято признается наиболее значимым, решающим в практике предупреждения и пресечения правонарушений в области БДД. Установлено, что административные правонарушения, совершаемые в области дорожного движения, в правовой системе России предусмотрены статьями главы 12 КоАП РФ, и характеризуются всеми теми элементами, которые присущи (свойственны) иным правонарушениям. При этом, отдельные элементы весьма

---

<sup>19</sup> Акулкина О.А. Административно-правовая природа ответственности за правонарушения в области дорожного движения: диссертация ... кандидата юридических наук: 12.00.14 / Акулина Олеся Александровна; [Место защиты: Рос. ун-т дружбы народов]. Москва, 2008. С. 12.

специфичны с позиции правоприменения. К примеру, субъектами рассматриваемых нарушений могут быть как граждане (а это водители, собственники ТС, пешеходы, т.д.), так и должностные и юридические лица. Установление надлежащего субъекта ответственности по каждому конкретно совершенному правонарушению требует изучения всех обстоятельств дела. Сделан вывод об отсутствии единой классификации (типологизации) правонарушений в области дорожного движения.

## § 2. Особенности административно-правовых санкций в сфере безопасности дорожного движения

Уяснение особенностей административно-правовых санкций в сфере безопасности дорожного движения приобретает ключевое значение при анализе правового института административной ответственности за правонарушения в анализируемой сфере. В этой связи приведем статистические сведения - итоги работы мировых судей г. Набережные Челны Республики Татарстан за первое полугодие 2019 года: дела об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (нарушение правил дорожного движения) занимают 11% от общего количества дел (1 045 дел), их число по сравнению с 1 полугодием 2018 года незначительно уменьшилось, на 8% - 1 121 дело<sup>20</sup>. В свою очередь, правоприменителями однозначно отмечается: «Анализ этих дел показывает, что с лишением права управления транспортными средствами рассмотрено 157 дел (15%), с применением наказания в виде административного штрафа 623 дела (60%), с наказанием в виде административного ареста 206 дел

---

<sup>20</sup> Подведены итоги работы мировых судей за первое полугодие 2019 года. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://naberezhno-chelninsky.tat.sudrf.ru/modules.php?name=press\\_dep&op=1&did=1215](http://naberezhno-chelninsky.tat.sudrf.ru/modules.php?name=press_dep&op=1&did=1215). Дата обращения: 12.07.2019.

(20%), прекращено 12 дел (1,1%), остальные 4% составляют дела, которые переданы по подсудности, либо возвращены для устранения недостатков»<sup>21</sup>.

В соответствии с ч.1 ст. 3.1 КоАП РФ, за анализируемые правонарушения подлежат применению такие виды административных наказаний:

- предупреждение,
- штраф,
- конфискация орудия или предмета административного правонарушения,
- лишение специального права, предоставленного физическому лицу;
- административный арест.

При этом, в соответствующих правоприменительных актах подчас отражается обоснование назначения того или иного конкретного административного наказания, что вполне согласуется с требованием о мотивированности судебных актов, например: «С учетом изложенного, суд полагает необходимым назначить наказание Илдарханову А.М. в виде ареста, поскольку, с учетом характера деяния, применение иных видов наказания не обеспечит реализации задач административной ответственности»<sup>22</sup>.

Каждое из наказаний имеет свою специфику, в том числе, в процессуальном аспекте, т.е. порядке назначения и применения. Так, в силу ч.2 ст. 3.4 КоАП РФ, предупреждение может применяться за административные правонарушения, которые совершены впервые, и в том случае, если объективно отсутствует причинение вреда или угроза причинения вреда жизни и здоровью людей, а равным образом, объектам животного и растительного мира, окружающей среде, памятникам истории и культуры народов РФ, безопасности государства, в том числе, отсутствует угроза возникновения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, также если нет материального ущерба.

---

<sup>21</sup> Подведены итоги работы мировых судей за первое полугодие 2019 года. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://naberezhno-chelninsky.tat.sudrf.ru/modules.php?name=press\\_dep&op=1&did=1215](http://naberezhno-chelninsky.tat.sudrf.ru/modules.php?name=press_dep&op=1&did=1215). Дата обращения: 12.07.2019.

<sup>22</sup> Постановление Мирового судьи судебного участка № 6 по судебному району города Набережные Челны РТ Шафигуллиной А.А. по делу № 05-0347/6/2019 об административном правонарушении от 30.04.2019 г. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://mirsud.tatar.ru/courtservices/texts/ta/?id=68416176>. Дата обращения: 09.07.2019.

Тем самым, как подчеркивает в своих работах исследователь И.Е. Ахметова, «предупреждение – это максимально мягкая мера наказания, в то же время, она устанавливает сам факт привлечения лица к ответственности, таким образом, в полной мере сохраняя свою юридическую силу на весь период ее действия. Предупреждение также напоминает субъекту о том, что в случае совершения им нового правонарушения допустима куда более жесткая санкция»<sup>23</sup>. На доктринальном уровне также приводится статистика, согласно которой среди всех санкций, предусмотренных главой 12 КоАП РФ, предупреждение встречается лишь в 7,6 % случаев<sup>24</sup>.

Альтернативой предупреждению неизменно является штраф в сумме 500 рублей, что дает основания обоснованно говорить о низкой степени эффективности предупреждения как меры взыскания. Так, нормами ст. 12.3 КоАП РФ введена ответственность за управление транспортным средством водителем, не имеющим соответствующих документов. Различие ч.1 и ч.2 ст. 12.3 КоАП РФ состоит исключительно в наименовании предмета правонарушения. Кроме этого, ч.2 ст. 12.3 КоАП РФ – это уже квалифицированный состав. В то же время санкции в обеих частях статьи совпадают, предусматривая наложение предупреждения или штрафа в сумме 500 рублей. «Обе санкции следует считать необоснованно мягкими, прежде всего, предупреждение, т.к. оно явно не соответствующая характеру данного правонарушения»<sup>25</sup>. С данной точкой зрения трудно не согласиться.

Ст. 3.5 КоАП РФ в подробной мере регулирует как порядок, так и условия применения административного штрафа, а также его размеры. Исследования показывают, что штраф предусматривается главой 12 КоАП РФ в 77,2 % случаев, в том числе, как альтернативная мера наказания - 25,4 %. Суммы штрафа, наиболее распространенные на сегодняшний день, в анализируемой сфере таковы:

- 500–800 руб. (16,8 %);

---

<sup>23</sup> Ахметова И. Е. Особенности административно- правовых санкций в сфере безопасности дорожного движения // Молодой ученый. 2016. № 25. С. 453.

<sup>24</sup> Там же. С. 453.

<sup>25</sup> Там же. С. 453.

- 1000–1500 руб. (14,6 %);
- 5000 руб. (10,6 %);
- 25.000–30000 руб. (8,9 %).

Нечасто применяются штрафы в размере:

- 35.000–50.000 руб. (4,4 %);
- 5000–10000 руб. (3,9 %);
- 10000–15000 руб. (2,8 %).

Далее отметим, что в главе 12 КоАП РФ такое наказание, как лишение специального права предусматривается в 13,3 % случаев, в том числе, в 71,4 %, как так называемая альтернативная мера наказания.

За совершение нарушений в сфере БДД отечественным законодателем также предусмотрено и назначение такого наказания, как административный арест (1,9 % санкций), который реализуется в строго определенных случаях, например, в ситуациях, когда к правонарушителю не представляется возможным применить штраф. Как показывают результаты проводимых эмпирических исследований, 60 % опрошенных водителей, относящихся к возрастной категории 20-35 лет, отмечают, что они предпочли бы назначение в отношении них именно административного ареста, чем лишение специального права<sup>26</sup>, что объясняется многими причинами и факторами, как правило, субъективного характера, прежде всего, критерием срочности, т.к. арест всегда имеет кратковременный характер, в то время как лишение права управления транспортным средством предполагает «неудобства» на куда более длительный отрезок времени (до трех лет), что расценивается многими субъектами ответственности как своего рода «усиление ответственности». Фактор времени приобретает здесь, как видим, ключевое значение. На сегодняшний день целесообразно расширить фактическую возможность применения меры наказания в виде административного ареста для тех составов правонарушения, которые характеризуются повышенной

---

<sup>26</sup> Ахметова И. Е. Особенности административно-правовых санкций в сфере безопасности дорожного движения // Молодой ученый. 2016. № 25. С. 454.

общественной вредностью, а равным образом, в ситуациях, создающих реальную угрозу причинения вреда.

На протяжении многих последних лет исследователями обоснованно отмечается, что существующие санкции главы 12 КоАП РФ не отвечают в полной мере целям административного наказания как такового<sup>27</sup>. В частности, можно отметить существенное число так называемых абсолютно-определенных санкций, объективно препятствующих индивидуализации административной ответственности. Отечественный законодатель, кроме всего прочего, не выделяет в качестве отягчающего обстоятельства причинение в ходе ДТП материального ущерба, что обязательно должно найти свое отражение и законодательное закрепление в текущих условиях общественного прогресса.

Данная ситуация, как подмечает И.Е. Ахметова, представляется крайне дискуссионной еще и в том отношении, что законодатель в п.2 ч.1 ст. 4.2 КоАП РФ факт добровольного возмещения причиненного ущерба или вреда рассматривает как обстоятельство, смягчающее вину правонарушителя, одновременно уклонившись от детальной регламентации нормами права всех названных вопросов<sup>28</sup>. Б. В. Россинский полагает, что степень причинения лицу физического либо имущественного вреда подлежит обязательному учету со стороны правоприменителя как при установлении тяжести совершенного административного правонарушения, так и при выборе меры наказания<sup>29</sup>.

В свою очередь, необходимо также указать, что только два состава правонарушения главы 12 КоАП РФ непосредственно вводят административную ответственность за наступление общественно-вредных последствий, таких как причинение легкого и средней тяжести вреда здоровью, с назначением мер

---

<sup>27</sup> См., например: Москвина Ю. В. О причинении материального ущерба в результате дорожно-транспортного происшествия как обстоятельстве, отягчающем административную ответственность // Административное и муниципальное право. 2011. № 11. С. 55.

<sup>28</sup> Ахметова И. Е. Особенности административно-правовых санкций в сфере безопасности дорожного движения // Молодой ученый. 2016. № 25. С. 455.

<sup>29</sup> Россинский Б. В. Обеспечение безопасности дорожного движения как социальная проблема // Правовые проблемы развития социальной сферы в Российской Федерации. Доклады и сообщения V международной конференции г. Москва, 14 апреля 2005 г. М.: Изд-во РГГУ. С. 185.

наказания в виде штрафа и лишения специального права. Отсутствие непосредственной правовой регламентации указанных аспектов, в рамках такого ключевого акта, как КоАП РФ, объективно образует одну из предпосылок дополнительного применения в подобных ситуациях гражданского законодательства<sup>30</sup>. Вместе с тем, нельзя не отметить, что в области БДД административная ответственность подлежит реализации в единстве с гражданско-правовой ответственностью, между которыми имеются как существенные сходства (лежащие в плоскости трактовки ответственности как таковой), так и принципиальные различия, подлежащие обязательному учету. Системно исследуя этот вопрос, И.Е. Ахметова приходит к выводу о том, что «только комплексное применение административно-правовых и гражданско-правовых норм способно содействовать улучшению состояния законности в области обеспечения БДД»<sup>31</sup>.

Полагаем, что рассмотренные выше положения актуализируют проблематику эффективности административных наказаний как таковых, способности реализации ими так называемой воспитательной функции, ведь любое административное наказание выполняет не только сугубо карательную функцию, но и – в первую очередь - воспитательную, всецело направленную на повышение у лица уровня правосознания и правовой культуры. Финальной целью практики применения административных наказаний, как известно, признается частная и общая превенция административных правонарушений, что позволяет учесть и сам ныне действующий механизм влияния административного наказания на различных лиц, которое неодинаково в силу объективной зависимости от таких факторов:

- моральный и культурный уровень населения,
- уровень общественного правосознания,

---

<sup>30</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации, часть 1 [Текст]: федер. закон [принят Государственной Думой 21 октября 1994 г.: по состоянию на 1 августа 2019 г.] // Собрание законодательства РФ. 1994. № 32. Ст. 3301.

<sup>31</sup> Ахметова И. Е. Взаимодействие норм административного и гражданского законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения // Молодой ученый. 2016. № 25. С. 452.

- полнота фактической реализации принципа неотвратимости административного наказания в правоприменительной практике, т.д.<sup>32</sup>

Соответственно, так называемыми «субъектами воспитания» признаются не только потенциальные правонарушители в сфере БДД, но и все без исключения физические и юридические лица.

Вполне обоснованным звучит мнение о том, что эффективность применяемых административных наказаний в области безопасности дорожного движения недостаточно высока (на что указывает, в том числе, стабильно высокое количество ДТП и смертности на дорогах), вместе с тем, оно разделяется не всеми исследователями. К примеру, А.И. Быков отмечает, что «Действующая в Российской Федерации система административных наказаний, применяемых в области дорожного движения, образует единый необходимый и достаточный механизм реализации как целей частной превенции, так и предупреждения административных правонарушений, совершаемых потенциальными правонарушителями в этой сфере государственного управления. При этом особенностью своевременного применения административных наказаний в области дорожного движения, является не только предупреждение административных правонарушений, но и деятельная профилактика преступлений, которая является элементом административно-юрисдикционной деятельности органов внутренних дел в рассматриваемой сфере жизнеобеспечения»<sup>33</sup>. К сожалению, правоприменительная практика указывает на обратное. К примеру, Постановлением судьи Набережночелнинского городского суда Республики Татарстан Багаутдинов К.М. от 11 марта 2019 г. по делу № 5-291/2019 И.С. Рахматуллин был привлечен к административной ответственности по ч. 2 ст. 12.24 КоАП РФ, в котором при этом указано, что «...Рахматуллин И.С. обстоятельства нарушения правил дорожного движения признал полностью, в

---

<sup>32</sup> Кудрявая А. А. Воспитательная роль административного наказания // Молодой ученый. 2014. № 3. С. 654.

<sup>33</sup> Быков А.И. Проблемы применения органами внутренних дел административных наказаний в области безопасности дорожного движения: диссертация ... кандидата юридических наук: 12.00.14 / Быков Александр Игоревич; [Место защиты: Всерос. науч.-исслед. ин-т МВД РФ]. Москва, 2010. С. 11.

содеянном раскаялся, ущерб добровольно возместил, но ранее неоднократно привлекался к административной ответственности за однородные правонарушения»<sup>34</sup>. Таким образом, ранее назначенные И.С. Рахматуллину административные наказания оказались малоэффективными.

В качестве своего рода «смежной» можно отметить и проблематику эффективности исполнения административных штрафов за правонарушения в области дорожного движения, ведь как справедливо отмечают правоведы, «Значительной проблемой привлечения к административной ответственности за нарушения ПДД является неуплата административных штрафов за совершение данных административных правонарушений»<sup>35</sup>.

В последние годы все чаще поднимается вопрос об учете экономической составляющей при обеспечении безопасности дорожного движения, прежде всего, о необходимости учета экономических факторов при установлении размера административных наказаний за совершение правонарушений в области дорожного движения, что также имеет непосредственное отношение к их эффективности. Так, ст. 12.37 КоАП РФ «Несоблюдение требований об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» предусматривает санкции в виде административного штрафа в размере 500 рублей за управление транспортным средством в период его использования, не предусмотренный страховым полисом ОСАГО, а равно управление транспортным средством водителем, не указанным в данном страховом полисе, и административного штрафа в размере 800 рублей за неисполнение владельцем транспортного средства установленной федеральным законом обязанности по страхованию своей гражданской ответственности, а равно управление транспортным средством, если такое обязательное страхование

---

<sup>34</sup> Постановление судьи Набережночелнинского городского суда Республики Татарстан Багаутдинов К.М. по делу № 5-291/2019 об административном правонарушении от 11.03.2019 г. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://naberezhno-chelninsky--tat.sudrf.ru/modules.php?name=sud\\_delo&srv\\_num=2&name\\_op=doc&number=393480324&delo\\_id=1500001&new=&text\\_number=1](https://naberezhno-chelninsky--tat.sudrf.ru/modules.php?name=sud_delo&srv_num=2&name_op=doc&number=393480324&delo_id=1500001&new=&text_number=1). Дата обращения: 09.07.2019.

<sup>35</sup> Серикова А.В. Эффективность исполнения административных штрафов за правонарушения в области дорожного движения // Научный журнал. 2018. № 6. С. 19.

заведомо отсутствует. При этом на данную статью распространяются положения ч. 1.3 ст. 32.2 КоАП РФ в части возможности уплаты административного штрафа в размере половины суммы наложенного штрафа в случае его оплаты не позднее двадцати дней с момента вынесения постановления по делу об административном правонарушении.

В то же время в соответствии с указанием Банка России от 19 сентября 2014 г. № 3384-У «О предельных размерах базовых ставок страховых тарифов и коэффициентах страховых тарифов, требованиях к структуре страховых тарифов, а также порядке их применения страховщиками при определении страховой премии по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств»<sup>36</sup> базовой ставкой страхового тарифа для автомобилей категории «В», принадлежащих физическим лицам, является сумма от 3 432 до 4 118 рублей. «Понятно, что в указанных случаях многие водители предпочитают не приобретать полис ОСАГО, особенно в случаях покупки автомобиля на короткий временной промежуток, либо не вписывать в полис водителей в возрасте до 22 лет и со стажем вождения менее трех лет»<sup>37</sup>.

Итак, в качестве выводов приведем следующие положения:

1) за нарушения в сфере дорожного движения применяются следующие виды административных наказаний: а) предупреждение, б) штраф, в) конфискация орудия или предмета административного правонарушения, г) лишение специального права, предоставленного физическому лицу; д) административный арест;

2) на протяжении многих последних лет исследователями обоснованно отмечается, что существующие санкции главы 12 КоАП РФ не отвечают в полной мере целям административного наказания, что актуализирует проблематику

---

<sup>36</sup> О предельных размерах базовых ставок страховых тарифов и коэффициентах страховых тарифов, требованиях к структуре страховых тарифов, а также порядке их применения страховщиками при определении страховой премии по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств [Текст]: указание Банка России от 19 сентября 2014 г. № 3384-У // СПС «ГАРАНТ».

<sup>37</sup> Смоляков А.И. К вопросу о необходимости учета экономических факторов при установлении размера административных наказаний за совершение правонарушений в области дорожного движения // Сибирское юридическое обозрение. 2019. № 5. С. 22.

эффективности административных наказаний как таковых, способности реализации ими так называемой воспитательной функции, ведь любое административное наказание выполняет не только карательную функцию, но и воспитательную, которая направлена на развитие у субъекта уважения к закону, и на соблюдение правопорядка;

3) одним из путей разрешения указанной выше проблемы может стать учет экономических факторов при установлении размера административных наказаний за совершение правонарушений в области дорожного движения, что имеет непосредственное отношение к их эффективности как таковой.

### § 3. Обеспечение безопасности дорожного движения в Республике Татарстан

В настоящее время одной из наиболее важных, ключевых, задач развития всей транспортной системы Российской Федерации на ближайшее время выступает повышение уровня ее безопасности. В связи с этим, особое значение и особую актуальность приобретает разносторонняя деятельность органов ГИБДД, которые в силу закона обладают широким кругом полномочий. Как справедливо отмечается исследователями, «Государственная инспекция безопасности дорожного движения в ходе всей истории автомобилизации нашей страны была и остается не просто основным, а именно фактически единственным государственным органом, разрешающим государственную задачу обеспечения безопасности личности, общества и государства от тех угроз, которые непосредственно кроются в области дорожного движения. Несомненно, разрешение такой задачи предусматривает активную деятельность сразу по нескольким направлениям, совокупность которых охватывается следующей формулой «человек - автомобиль — дорога». Подобная формула подразумевает а)

во-первых, обеспечение безопасности конструкций всех эксплуатируемых транспортных средств, б) надлежащее обучение участников дорожного движения, в) поддержание на должном уровне безопасных дорожных условий, г) специально организованное обеспечение строгого и безусловного соблюдения всеми участниками дорожного движения законодательно установленных правил и требований»<sup>38</sup>.

По своей сути, правоприменительная деятельность ГИБДД выступает формой реализации правовых норм, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения. Она заключается в применении сотрудниками ГИБДД, наделенными соответствующими административно-юрисдикционными полномочиями, мер государственного принуждения в целях пресечения административных правонарушений в области дорожного движения и привлечения лиц, их совершающих, к административной ответственности посредством применения административно-правовых санкций и других мер, направленных на минимизацию последствий, возникающих при нарушении законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения. От полноты и всесторонности указанных действий зависят, по мнению правоведов, правильность юридического анализа общественных отношений в области безопасности дорожного движения, разрешения дела по существу, реализация принципа неотвратимости наказания<sup>39</sup>.

В настоящее время Госавтоинспекция МВД России (также Государственная инспекция безопасности дорожного движения, ГИБДД) представляет собой специально созданное подразделение в структуре МВД РФ, которое осуществляет:

- во-первых, контрольные,

---

<sup>38</sup> Кузнецов А.С. Контрольные и надзорные функции ГИБДД и их реализация: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Специальность 12.00.14 - административное право, финансовое право, информационное право / А. С. Кузнецов; науч. рук. А. П. Шергин. М., 2016. С. 6.

<sup>39</sup> Капустина Е.Г. Особенности правоприменительной деятельности ГИБДД МВД России в области обеспечения безопасности дорожного движения: общероссийский и региональный опыт // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2016. № 7. С. 12.

- во-вторых, надзорные и
- в-третьих, разрешительные функции в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

В настоящее время деятельность ГИБДД в целом регулируется широким рядом нормативно-правовых актов (в том числе, Конституцией<sup>40</sup> и федеральными законами<sup>41</sup>), среди которых ключевое место занимают подзаконные нормативные акты, в частности, Постановления Правительства РФ, например:

- Постановление Совета Министров - Правительства РФ от 18 мая 1993 г. N 477 "О введении паспортов транспортных средств"<sup>42</sup>,
- Постановление Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 г. N 1090 "О правилах дорожного движения",
- Постановление Правительства РФ от 29 июня 1995 г. N 647 "Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий"<sup>43</sup>, т.д.

Многие вопросы практической деятельности ГИБДД регулируются ведомственными приказами, такими как:

- Приказ МВД России от 23 августа 2017 г. N 664 "Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения"<sup>44</sup>,

<sup>40</sup> Конституция Российской Федерации [Текст]: принята всенародным голосованием 12.12.1993 г. // Собрание законодательства РФ. 2014. № 31. Ст. 4398.

<sup>41</sup> См., например: О полиции [Текст]: федер. закон [принят Государственной Думой 28 января 2011 г.; одобрен Советом Федерации 02 февраля 2011 г.: по состоянию на 1 августа 2019 г.] // Собрание законодательства РФ. 2011. N 7. Ст. 900.

<sup>42</sup> О введении паспортов транспортных средств [Текст]: Постановление Совета Министров - Правительства РФ от 18 мая 1993 г. N 477 (ред. от 22.06.2009 г.) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1993. - N 21. - Ст. 1915.

<sup>43</sup> Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий [Текст]: Постановление Правительства РФ от 29 июня 1995 г. N 647 (ред. от 04.09.2012 г.) Собрание законодательства РФ. 1995. N 28. Ст. 2681.

<sup>44</sup> Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения [Текст]:

- Приказ МВД России от 30 августа 2017 г. N 685 "О должностных лицах системы Министерства внутренних дел Российской Федерации, уполномоченных составлять протоколы об административных правонарушениях и осуществлять административное задержание"<sup>45</sup>, т. д.

К числу ведомственных нормативных актов следует отнести и приказы иных ведомств, например, Приказ Министерства здравоохранения РФ от 18 декабря 2015 г. № 933н "О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического)"<sup>46</sup>.

Основным подзаконным нормативно-правовым актом, регулирующим деятельность ГИБДД, выступает Указ Президента РФ от 15 июня 1998 г. N 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения»<sup>47</sup>. Данный документ регулирует правовое положение ГИБДД, определяя как ее права, так и обязанности, а равно права и обязанности отдельных должностных лиц.

Строгое следование нормам всех нормативно-правовых актов, действующих в данной сфере, является неотъемлемой частью реализации принципа законности в деятельности всех без исключения подразделений ГИБДД. Принцип законности в настоящее время закреплён в нормах ст. 4 Конституции РФ, где приводится положение о том, российское государство, а также все его органы существуют (действуют) на основе законности, кроме этого, обеспечивают в полной мере охрану правопорядка, законных интересов общества, а равным образом, и прав и

---

Приказ МВД России от 23 августа 2017 г. N 664 (ред. от 21.12.2017 г.) // Российская газета. 2017. № 232.

<sup>45</sup> О должностных лицах системы Министерства внутренних дел Российской Федерации, уполномоченных составлять протоколы об административных правонарушениях и осуществлять административное задержание [Текст]: Приказ МВД России от 30 августа 2017 г. N 685 // "Официальный интернет-портал правовой информации" ([www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru)) 20 октября 2017 г.

<sup>46</sup> О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического) [Текст]: Приказ Министерства здравоохранения РФ от 18 декабря 2015 г. № 933н // СПС «ГАРАНТ».

<sup>47</sup> О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения [Текст]: Указ Президента РФ от 15 июня 1998 г. N 711 (ред. от 15.09.2018 г.) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1998. N 25. Ст. 2897.

свобод граждан. В свою очередь, все государственные и общественные организации и их должностные лица обязуются соблюдать как Конституцию Российской Федерации, так и иные законы России.

Кроме всего прочего, ст. 15 Конституции РФ указывает, что все действующие в стране органы государственной власти, а также органы местного самоуправления, их должностные лица, все граждане и их объединения также обязуются соблюдать и Конституцию, и законы РФ. По мнению исследователей, «Сущность законности как таковой заключается именно в единообразном понимании, целостном осознании и, соответственно, точном осуществлении всех действий по соблюдению требований действующего законодательства, в частности, всеми органами государственной власти, различными общественными организациями, иными негосударственными объединениями, всеми должностными лицами и отдельными гражданами»<sup>48</sup>.

Современный принцип законности — всеобщий, не содержит каких-либо изъятий. Объектом законности, понимаемой как совокупность требований, выступает поведение (или же сознание, воля, поступки, действия) так называемых юридически обязанных лиц. При этом, законность - это та совокупность требований, за отступление от которой наступает юридическая ответственность.

Ключевое значение в сфере обеспечения законности в деятельности ГИБДД имеет определение критериев оптимизации контроля и надзора за деятельностью сотрудников ГИБДД. Сегодня критериями оптимизации контроля и надзора за деятельностью сотрудников ГИБДД, по мнению правоведов, являются:

- а) своевременность, качество и полнота принятия мер по пресечению нарушений законности;
- б) дифференцированный и индивидуальный подход к применению мер поощрения и взыскания к сотрудникам ГИБДД;
- в) престижность службы в ГИБДД с учетом социальных гарантий и льгот для сотрудников ГИБДД и членов их семей;

---

<sup>48</sup> Четвериков В.С. Административное право. Серия «Высшее образование». Ростов-на-Дону: Феникс, 2016. С. 389.

г) неотвратимость наказания за совершенные правонарушения и нарушения служебной дисциплины<sup>49</sup>.

Важнейшее прикладное значение имеет деятельность управлений (отделов) ГИБДД по субъектам Российской Федерации, которые как региональные органы управления Госавтоинспекции осуществляют руководство деятельностью органов ГИБДД в районах, городах и иных муниципальных образованиях. Руководители органов управления Госавтоинспекции по субъектам Российской Федерации являются главными государственными инспекторами безопасности дорожного движения по субъектам Российской Федерации.

УГИБДД по субъектам РФ также имеют свои структурные подразделения. Так, Управление ГИБДД МВД по РТ включает в себя:

1. Организационно-аналитический отдел.
2. Отдел пропаганды безопасности дорожного движения.
3. Отдел дорожной инспекции и организации дорожного движения.
4. Отдел информационного обеспечения.
5. Отдел исполнения административного законодательства.
6. Отдел дорожно-патрульной службы и взаимодействия с правоохранительными органами.
7. Отдел технического надзора и регистрационно-экзаменационной работы.
8. Контрольно-профилактический отдел.
9. Центр автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения.

Деятельность каждого из этих подразделений имеет важное практическое значение и свою специфику, отражая, по своей сути, основные направления деятельности ГИБДД.

Изучение структуры ГИБДД позволяет прийти к выводу о том, что сформированная в нашей стране система обеспечения безопасности дорожного движения действует в соответствии с обоснованными теоретическими основами

---

<sup>49</sup> Высоцкий С.А. Административно-правовые средства предупреждения нарушений и обеспечения законности контрольно-надзорной деятельности сотрудников ГИБДД // Пробелы в российском законодательстве. Юридический журнал. 2015. № 4. С. 22.

и, в связи с этим, представляет собой достаточно логически построенный ряд последовательных компонентов, составляющих в своей системной совокупности два самостоятельных, но взаимосвязанных, блока:

- 1) во-первых, установление (введение и регулирование) специального административно-правового режима безопасности дорожного движения,
- 2) во-вторых, всестороннее обеспечение соблюдения ранее установленного специального административно-правового режима безопасности дорожного движения.

По общему правилу, первый блок включает в себя:

- правовое нормирование,
- формирование и закрепление на законодательном уровне системы субъектов обеспечения безопасности дорожного движения,
- наделение указанных выше субъектов соответствующими полномочиями, а также
- правонаделение (т. е., регистрация, разрешение, аттестация, аккредитация и т.д.).

Второй блок включает в себя:

- целенаправленное наблюдение за всеми участниками дорожного движения, а также иными субъектами, чья деятельность оказывает непосредственное влияние на его безопасность;
- выявление и пресечение, а также предупреждение правонарушений;
- применение законодательно установленных мер принуждения, в том числе, юридической ответственности.

Вместе с тем, в отдельных аспектах структура ГИБДД продолжает совершенствоваться, что обусловлено, в том числе, меняющимися социально-экономическими условиями.

Изучение деятельности УГИБДД МВД по РТ позволяет отметить множественность ее направлений. При этом, особое внимание в повседневной деятельности УГИБДД МВД по РТ уделяется выявлению водителей, находящихся

в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического). С этой целью сотрудниками ГИБДД применяются следующие основные методы:

- метод сплошной проверки, применяемый при проведении профилактических мероприятий;
- метод визуального наблюдения за процессом движения транспортных средств, его еще иногда называют избирательным<sup>50</sup>.

В настоящее время из-за значительного потока автотранспорта на большинстве автотрасс нашей страны, метод визуального наблюдения не всегда эффективен, так как «вычленить» нетрезвого водителя, особенно в состоянии легкого опьянения, при интенсивном движении достаточно сложно. В Республике Татарстан в основном применяется метод сплошной проверки.

Основные нормы, регламентирующие порядок её проведения, закреплены в Указании ГУОБДД МВД России от 9 июля 2012 г. № 13/10–202<sup>51</sup>. В частности, в данном документе указывается на необходимость информирования водителей о грядущих сплошных проверках на состояние опьянения. Данная информация может быть предоставлена по радио, телевидению, через Интернет, газеты, на электронных информационных табло в городе. Правоведы со своей стороны отмечают, что требование об информировании означает, что профилактический эффект будет достигнут в полной мере, когда граждане будут обладать информацией о проводимых акциях, их месте и времени, что позволит предупредить управление транспортными средствами нетрезвыми водителями и повысить безопасность дорожного движения в целом<sup>52</sup>.

Активная «борьба» с такого рода водителями характерна для всех субъектов федерации, что в масштабах нашей страны уже приносит свои результаты.

---

<sup>50</sup> Деятельность дорожно-патрульной службы ГИБДД: учебно-практическое пособие / М. В. Доцкевич [и др.]. Тюмень: Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России, 2016. С. 57.

<sup>51</sup> «Методические рекомендации по организации проведения профилактических мероприятий по массовой проверке водителей на предмет выявления признаков состояния опьянения» [Электронный ресурс] // Доступ из справочной правовой системы «Консультант плюс».

<sup>52</sup> Косырев Е. В. Методы выявления нетрезвых водителей // Право: история, теория, практика: материалы V Междунар. науч. конф. (г. Санкт-Петербург, июль 2017 г.). СПб.: Свое издательство, 2017. С. 13.

Согласно сведениям, представленным в Информационно-аналитическом обзоре «Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за первый квартал 2019 года», «Снизилась показатели аварийности из-за нарушения ПДД водителями, находившимися в состоянии опьянения. Всего совершено 1620 (-17,2%) таких ДТП, в которых погибло 352 (-34,2%) и ранено 2418 (-14,4%) человек. Тяжесть последствий ДТП составила 12,7. Каждое третье (39,3%) такое происшествие произошло в выходные дни (суббота и воскресенье), наибольшая тяжесть последствий (15,0) отмечалась в воскресенье»<sup>53</sup>.

Важным направлением деятельности УГИБДД МВД по РТ выступает профилактика детского дорожно-транспортного травматизма, в рамках которой на постоянной основе проводятся мероприятия с широким привлечением общественности. Так, 10 июля 2019 г. для воспитанников детского сада г. Набережные Челны сотрудники Госавтоинспекции в игровой форме провели профилактическое мероприятие «Дорожная азбука», направленное на предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма<sup>54</sup>.

В своей повседневной деятельности УГИБДД МВД по РТ активно взаимодействует с участниками дорожного движения в глобальной сети Интернет, предлагая ряд сервисов:

- «Проверка штрафов»,
- «Проверка водителя»,
- «Проверка автомобиля», т.д.

На сайте УГИБДД МВД по РТ также размещен ряд ссылок, в том числе, на:

- Экзаменационные билеты для категорий «А», «В», «М» и подкатегорий «А1», «В1» утверждены главным государственным инспектором безопасности дорожного движения Российской Федерации и используются во всех экзаменационных подразделениях Госавтоинспекции при приеме теоретического экзамена.

---

<sup>53</sup> Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за первый квартал 2019 года. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ НЦ БДД МВД России, 2019. С. 7.

<sup>54</sup> Сотрудники Госавтоинспекции Татарстана с помощью инсталляции реального города обучают детей правилам безопасного поведения на дороге. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://xn--90adear.xn--p1ai/r/16/news/item/17529940>. Дата обращения: 13.07.2019.

- Экзаменационные билеты для категорий «С», «D» и подкатегорий «С1», «D1» утверждены главным государственным инспектором безопасности дорожного движения Российской Федерации и используются во всех экзаменационных подразделениях Госавтоинспекции при приеме теоретического экзамена.

- Таблицу ответственности за совершение правонарушений в области дорожного движения с информацией о возможных мерах обеспечения, применяемых при производстве по делам об административных правонарушениях, а так же с указанием органа, уполномоченного рассматривать дела о тех или иных правонарушениях<sup>55</sup>. И т.д.

Следует отметить, что деятельность УГИБДД МВД по РТ осуществляется в строгом соответствии с утвержденной Распоряжением Правительства РФ от 08.01.2018 N 1-р Стратегией безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы<sup>56</sup>, в которой установлено, в частности, что функции и полномочия по осуществлению мониторинга и оценки состояния безопасности дорожного движения возлагаются на федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, а также правоприменительные функции по федеральному государственному контролю (надзору) в сфере внутренних дел.

Итак, правоприменительная деятельность УГИБДД МВД по РТ осуществляется по целому ряду направлений на основе норм и положений внушительного числа нормативных правовых актов (как законов, так и подзаконных актов).

---

<sup>55</sup> УГИБДД МВД по РТ. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://xn--90adear.xn--p1ai/r/16>. Дата обращения: 09.07.2019.

<sup>56</sup> Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы [Текст]: Распоряжение Правительства РФ от 08 января 2018 г. N 1-п // Собрание законодательства РФ. 2018. N 5. Ст. 774.

ГЛАВА 2. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ И ПРАКТИКА РЕАЛИЗАЦИИ  
ПРЕСЕЧЕНИЯ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ  
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (НА ПРИМЕРЕ РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН)

§ 1. Меры административного принуждения в сфере безопасности  
дорожного движения: понятие и специфика

Прежде всего, кратко остановимся на самом понятии административного принуждения, выступающего одним из ключевых в современной доктрине

административного права России. К.В. Щербакова полагает, что административно-правовое принуждение, являясь особым видом правового принуждения, заключается в применении субъектами публичной функциональной власти принудительных мер, которые установлены нормами административного права, в связи с неправомерными действиями<sup>57</sup>. Применение административного принуждения обусловлено:

- необходимостью в установленных законом случаях наказывать правонарушителей,
- необходимостью пресекать правонарушения,
- предупреждать правонарушения.

На доктринальном уровне предложена и трактовка такого понятия, как «административное принуждение, применяемое полицией в области дорожного движения». Под ним С.А. Романькова в своей диссертационной работе, посвященной данному вопросу, понимает «разновидность административно-правового принуждения, представляющего собой систему ограничительных мер, применяемых, как правило, в отношении участников дорожного движения в рамках осуществления государственного контроля (надзора) за соблюдением требований нормативных правовых актов в области дорожного движения для предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий, противодействия противоправным деяниям, обеспечения личной и общественной безопасности»<sup>58</sup>.

Меры административного принуждения многочисленны и разнообразны, а доктринальный интерес к их классификации насчитывает несколько десятилетий. Разработчиком классификации мер административного принуждения в деятельности органов внутренних дел был заслуженный деятель науки М.И. Еропкин, который еще в 1965 г. в основу предложенного им деления положил

---

<sup>57</sup> Щербакова К. В. Понятие и виды мер административного принуждения // Молодой ученый. 2017. № 33. С. 38.

<sup>58</sup> Романькова С.А. Административное принуждение, применяемое полицией в области дорожного движения: диссертация ... кандидата Юридических наук: 12.00.14 / Романькова Светлана Александровна; [Место защиты: ФГБОУ ВО Омский государственный университет им. Ф.М. Достоевского], 2017. С. 12.

способ обеспечения охраны правопорядка<sup>59</sup>. В последующие годы к вопросам классификации мер административного принуждения в своих трудах обращались А.П. Коренев<sup>60</sup>, А.А. Белов<sup>61</sup>, т.д.

В современной правовой науке России исследователями данной сферы также предлагаются разные их классификации. В то же время, в научном сообществе не сложилось единого мнения по поводу классификации мер административного принуждения, более того, любая классификация всегда специфична, в том смысле, что призвана анализировать действительность в плоскости научного интереса исследователя, соотносясь с поставленными им задачами.

Так, по целевому назначению все меры административного принуждения К.В. Щербакова делит на три группы:

- 1) административно-предупредительные меры;
- 2) меры административного пресечения;
- 3) меры административной ответственности<sup>62</sup>.

Далее, в зависимости от способа и целей обеспечения правопорядка, которые определяются объективным характером общественных отношений и противоправных посягательств на них, анализируемые меры К.В. Щербакова делит на четыре группы:

- административно-предупредительные меры;
- меры административного пресечения;
- меры административной ответственности;
- меры административно-процессуального обеспечения<sup>63</sup>.

---

<sup>59</sup> Еропкин М.И. Управление в области охраны общественного порядка. М.: Юридическая литература, 1965. С. 120.

<sup>60</sup> См., например: Коренев А.П. Административное право России. Учебник. В 3-х частях. Часть I. М.: МЮИ МВД России. Изд-во «Щит-М», 1999. 280 с.

<sup>61</sup> См., например: Белов А.А. Административное принуждение в деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения: Дис. ... канд. юрид. наук. Волгоград, 2000. 215 с.

<sup>62</sup> Щербакова К. В. Понятие и виды мер административного принуждения // Молодой ученый. 2017. № 33. С. 38.

<sup>63</sup> Щербакова К. В. Понятие и виды мер административного принуждения // Молодой ученый. 2017. № 33. С. 39.

Одной из наиболее научно обоснованных можно считать классификацию мер административного принуждения, предложенную Н.М. Кониным, она наиболее точно отражает различие мер принудительного административного воздействия в зависимости от их задач, способов обеспечения, особенностей их применения. Он предлагает выделять следующие группы:

- 1) контрольно-предупредительные (превентивные) меры,
- 2) административно-предупредительные меры, применяемые для общественных и государственных нужд,
- 3) пресекательно-обеспечительные меры,
- 4) административно-восстановительные меры,
- 5) меры административной ответственности (административных наказаний)<sup>64</sup>.

В качестве примера рассмотрим пресекательно-обеспечительные меры, применяемые с целью пресечения административного правонарушения, а также обеспечения производства по делу об административном правонарушении. Они позволяют, с одной стороны, предотвратить вредоносные последствия совершенных правонарушений, а с другой — не допустить превращение мелкого правонарушения в более серьезное. «Основное назначение мер административного пресечения - прекратить противоправные действия, посягающие на безопасность дорожного движения, в том числе в принудительном порядке, не допустить наступления вредных последствий таких действий, защитить интересы иных участников данных общественных отношений»<sup>65</sup>.

Данную разновидность административно-принудительных мер можно назвать наиболее распространенной. Перечень мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении содержится в гл. 27 КоАП РФ:

- доставление,
- административное задержание,

---

<sup>64</sup> Конин Н. М. Административное право России: учебник для бакалавров. М.: Проспект, 2013. С. 155-157.

<sup>65</sup> Капустина Е.Г. Особенности правоприменительной деятельности ГИБДД МВД России в области обеспечения безопасности дорожного движения: общероссийский и региональный опыт // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2016. № 7. С. 13.

- досмотр,
- изъятие вещей и документов,
- отстранение от управления транспортным средством, т.д.

Для сферы обеспечения безопасности дорожного движения характерны следующие пресекаательно-обеспечительные меры:

- отстранение от управления транспортным средством соответствующего вида,
- освидетельствование на состояние алкогольного опьянения,
- медицинское освидетельствование на состояние опьянения,
- задержание транспортного средства.

Остановимся подробнее на задержании транспортного средства, которое представляет собой административно-правовую меру, необходимую для обеспечения производства по административному делу. Она установлена в ст. 27.13 КоАП РФ и подлежит применению при совершении ряда правонарушений, связанных с эксплуатацией, использованием и управлением транспортным средством, к примеру,

- нарушений правил остановки и стоянки транспортных средств (ст. 12.19 КоАП РФ),
- управление транспортным средством водителем, лишенным права управления транспортными средствами (ч. 2 ст. 12.7 КоАП РФ).

Задержанное транспортное средство направляется на специализированную стоянку. При этом если причина задержания была устранена до начала движения транспортного средства, то задержание прекращается в присутствии лица, управляющего им, без перемещения на стоянку. Задержанное транспортное средство, в отношении которого принято решение о прекращении задержания и возврате, должно быть отпущено со специализированной стоянки до оплаты стоимости перемещения и хранения.

А.А. Орлова приходит к выводу о том, что законодательная концепция задержания транспортного средства содержит дискуссионные моменты<sup>66</sup>. Во-первых, транспортное средство может быть задержано только за совершение перечисленных в ч. 1 ст. 27.13 КоАП нарушений. Вполне очевидно, что подобный подход можно назвать неудачным, поскольку это противоречит природе мер обеспечения и приводит к неопределенности в применении задержания, о чем говорит и Р.Ю. Хертуев<sup>67</sup>. Во-вторых, вызывает нарекания регулирование самого порядка перемещения и хранения транспортного средства на уровне законодательства субъектов. «Данное установление приводит к тому, что реализация задержания в каждом регионе имеет свои особенности, большая часть из которых относится к установлению размера стоимости услуги по перемещению задержанного транспортного средства и услуги по его хранению на специализированной стоянке, а также установлению сроков их оплаты»<sup>68</sup>. В соответствии с законодательством субъектов Российской Федерации в качестве специализированных организаций, осуществляющих деятельность по перемещению, хранению и возврату задержанных транспортных средств, выступают юридические лица или индивидуальные предприниматели. Представляется вполне очевидным тот факт, что среднедушевой доход граждан и себестоимость услуг разнятся в зависимости от региона, что в свою очередь приводит к различному применению одной и той же административной меры.

Само наименование анализируемых мер, а также их сущность и содержание, позволяет говорить о такой категории, как «целевая направленность мер административного принуждения в области безопасности дорожного движения». Одни меры административного принуждения применяются в целях предупреждения, например, ограничение движения транспорта в период специальных мероприятий. Другие - с целью их пресечения, например,

---

<sup>66</sup> Орлова А. А. Некоторые вопросы административно-правового регулирования задержания и запрещения эксплуатации транспортного средства // Молодой ученый. 2017. № 16. С. 358.

<sup>67</sup> Хертуев Р. Ю. Основания задержания транспортных средств: проблемы законодательной регламентации и практики применения // Сибирский юридический вестник. 2016. № 2. С. 42.

<sup>68</sup> Орлова А. А. Некоторые вопросы административно-правового регулирования задержания и запрещения эксплуатации транспортного средства // Молодой ученый. 2017. № 16. С. 359.

выдвижение требования сотрудника полиции о прекращении употребления водителем алкогольного напитка после остановки. Третьи - в целях реализации задач производства по делам об административных правонарушениях, например, освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения. Четвертые - в целях принуждения правонарушителя субъективно претерпеть неблагоприятные последствия от назначенного наказания. С учетом этого, для сферы обеспечения безопасности дорожного движения наиболее близка классификация, в которой вся совокупность мер административного принуждения имеет четыре звена.

Заслуживает внимания точка зрения С.А. Романьковой, которая полагает, что из-за многообразия правовой основы, регулирующей полномочия полиции в области дорожного движения, систематизацию мер административного принуждения целесообразно также провести по характеру нормативных актов. По данному основанию все меры административного принуждения, применяемые полицией в установленной области, она выделяет в три самостоятельные группы:

1) специальные меры (например, запрет на допуск к управлению транспортным средством, ограничение специального права, ограничение или запрет на движение транспортных средств и пешеходов на улицах, дорогах, отдельных участках местности, проверка документов на право пользования и управления транспортным средством, документов на транспортное средство и перевозимый груз, т.д.);

2) меры, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения (например, остановка транспортных средств, проверка документов, если это необходимо для выполнения возложенных на полицию обязанностей по обеспечению безопасности дорожного движения, осмотр транспортных средств и грузов при подозрении, что они используются в противоправных целях, запрещение эксплуатации транспортных средств, выдача предписаний должностным лицам организаций и индивидуальным предпринимателям об устранении нарушений требований норм правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе, при строительстве, ремонте,

реконструкции, содержании дорог, персонифицированное требование сотрудника полиции участникам дорожного движения о прекращении противоправных действий, применение физической силы, специальных средств и огнестрельного оружия, т.д.);

3) меры, связанные с административно-принудительным производством в области дорожного движения (например, доставление, административное задержание, привод, досмотр вещей, находящихся при физическом лице; досмотр транспортного средства; осмотр принадлежащих юридическому лицу помещений, территорий, находящихся там вещей и документов; изъятие вещей и документов; отстранение от управления транспортным средством; освидетельствование на состояние алкогольного опьянения; медицинское освидетельствование на состояние опьянения; т.д.). Меры из этой группы обеспечивают защитную функцию государства в области дорожного движения, которая состоит в неотвратимости и дифференциации ответственности лиц, совершивших противоправные деяния, а также общей и частной превенции<sup>69</sup>.

Этим же автором в диссертационной работе предлагается и иная классификация мер административного принуждения, применяемых полицией в сфере обеспечения БДД (основанная на целой совокупности критериев):

- установленные Законом о полиции и направленные на предупреждение дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий, противодействие противоправным деяниям, обеспечение личной и общественной безопасности;

- основанные на законодательстве об административных правонарушениях и осуществляемые с целью обеспечения задач производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения и привлечения к административной ответственности;

---

<sup>69</sup> Романькова С.А. О классификации мер административного принуждения, применяемых полицией в области дорожного движения // Административное право и процесс. 2017. N 1. С. 76.

- закрепленные в иных нормативных правовых актах и имеющие целью отражение презюмируемых или реальных угроз охраняемым общественным отношениям, связанным с дорожным движением<sup>70</sup>.

Подводя итог, отметим, что при всей важности института административного принуждения, в научном сообществе не сложилось как однозначного его понимания, так и четкой классификации административно-принудительных мер, что создает определенные трудности. Актуальность дальнейшего исследования данного правового явления обусловлена рядом факторов. Во-первых, это политический фактор, состоящий в необходимости обеспечения на практике провозглашенных прав и свобод, установления режима законности, поддержания правопорядка в условиях современной демократизации общества. Во-вторых, — правовой фактор: необходимость дальнейшего реформирования российского административного законодательства с целью его совершенствования. В-третьих, — это фактор экономический: необходимость определения границ сферы применения государственного принуждения в условиях построения новой экономической системы, основанной на рыночных началах.

Итак, приходим к следующим выводам:

1. Понятия «административное принуждение» и «меры административного принуждения» достаточно глубоко изучены современной наукой административного права, при этом, особое внимание со стороны ученых уделяется классификации таких мер по тем или иным основаниям. Для сферы обеспечения БДД характерно широкое использование таких мер, как отстранение от управления транспортным средством соответствующего вида, освидетельствование на состояние алкогольного опьянения, задержание транспортного средства (его нынешняя законодательная концепция содержит ряд дискуссионных моментов), т.д.

---

<sup>70</sup> Романькова С.А. Административное принуждение, применяемое полицией в области дорожного движения: диссертация ... кандидата Юридических наук: 12.00.14 / Романькова Светлана Александровна; [Место защиты: ФГБОУ ВО Омский государственный университет им. Ф.М. Достоевского], 2017. С. 13.

2. Само наименование анализируемых мер, а также их сущность и содержание, позволяет говорить о такой категории, как «целевая направленность мер административного принуждения в области безопасности дорожного движения». Одни меры административного принуждения применяются в целях предупреждения, например, ограничение движения транспорта в период специальных мероприятий. Другие - с целью их пресечения, например, выдвижение требования сотрудника полиции о прекращении употребления водителем алкогольного напитка после остановки. Третьи - в целях реализации задач производства по делам об административных правонарушениях, например, освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения. Четвертые - в целях принуждения правонарушителя субъективно претерпеть неблагоприятные последствия от назначенного наказания. С учетом этого, для сферы обеспечения безопасности дорожного движения наиболее близка классификация, в которой вся совокупность мер административного принуждения имеет четыре звена.

## § 2. Процессуальные особенности реализации отдельных мер административного принуждения в сфере безопасности дорожного движения

Анализ законодательной основы, актуальной учебной и научной литературы, а также правоприменительной практики позволил установить, что ключевые процессуальные особенности в анализируемой сфере связаны с производством по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения. На страницах данной работы, очевидно, нет возможности

выявить и системно, комплексно, рассмотреть все такие особенности, в связи с чем, остановимся далее на наиболее значимых с прикладных позиций, характеризующихся дискуссионностью и неоднозначностью.

На наш взгляд, как наиболее значимые следует отметить процессуальные особенности реализации отдельных мер административного принуждения в сфере безопасности дорожного движения, связанные с возбуждением дел об административных правонарушениях в области дорожного движения и обеспечением доказательствами по таким делам (качеством доказательств, их относимости, допустимости и достоверности, что имеет важнейшее значение для обеспечения принципа законности). Исследователями и правоприменителями отмечается, что «...из перечисленных в ч. 1 ст. 28.1 КоАП РФ поводов к возбуждению дела об административном правонарушении в деятельности ГИБДД наиболее распространено непосредственное обнаружение должностными лицами признаков административного правонарушения»<sup>71</sup>. Вместе с тем, в последнее время в практике деятельности ГИБДД все чаще используются работающие в автоматическом режиме специальные технические средства, имеющие функции фото- и киносъемки, видеозаписи. Однако, их применение на практике часто осложняется рядом проблем различного характера, на сущность которых активно обращают внимание современные правоведы<sup>72</sup>. Систематизированно отметим ключевые из них:

1. Одна из проблем заключается в том, что, во-первых, получение и использование материалов фото- и видеозаписи имеют свою специфику, во-вторых, ст. 26.7 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ) не относит их к отдельному виду доказательств<sup>73</sup>.

---

<sup>71</sup> Никоноров Е.А. Проблемы возбуждения производства и проведения административного расследования по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения // Вестник Московского университета МВД России. 2018. № 6. С. 12.

<sup>72</sup> См., например: Полякова С.В. Проблемы применения средств автоматической фото - и видеофиксации нарушений правил дорожного движения в России // Символ науки. 2016. № 7. С. 32-37.

<sup>73</sup> Сидоров Э.Т. Проблемы применения технических средств в деятельности органов внутренних дел для обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Московского университета МВД России. 2014. № 7. С. 89.

Э.Т. Сидоров отмечает необходимость оперативного разрешения этих проблем, т.к. «Полученные при этом доказательства обладают такими свойствами, как наглядность, способность с объективностью и «технической» точностью фиксировать событие административного правонарушения, в особенности когда само событие административного правонарушения имеет скоротечный, кратковременный характер. Просмотрев видеозапись, можно как бы стать очевидцем запечатленных на ней событий. Все это позволяет получать достоверные и допустимые доказательства, что в конечном счете приводит к снижению количества возвращаемых или отменяемых материалов, что является показателем роста эффективности работы полиции в данном направлении»<sup>74</sup>.

2. Весьма существенны отдельные организационные и технические проблемы применения средств автоматического выявления и фиксации нарушений в области дорожного движения и последующего использования их показаний (речь идет о технических особенностях существующих технических устройств, механизмах технического срабатывания). На проблемы подобного рода в своих работах указывает Д.В. Бадура<sup>75</sup>, отмечая несовершенство техники, используемой для этих целей (к примеру, не всегда учитывается погрешность показаний прибора, возникают вопросы, связанные с его сертификацией, т.д.).

3. В качестве специфического процессуального аспекта можно отметить и серьезный правовой пробел в области привлечения к административной ответственности юридических лиц по делам в области безопасности дорожного движения, зафиксированных с помощью специальных технических средств. Здесь исследователи обобщенно делают следующий вывод, основанный на обобщении практики правоприменения: «...если превышение скорости движения транспортного средства водителем, работающим по найму в организации, выявляется инспектором дорожно-патрульной службы, то к административной

---

<sup>74</sup> Сидоров Э.Т. Значение фотосъемки и видеозаписи как средств фиксации административных правонарушений в правоприменительной деятельности полиции // Вестник экономической безопасности. 2016. № 5. С. 99.

<sup>75</sup> Бадура Д. В. Некоторые вопросы использования показаний специальных технических средств фиксации нарушений в области безопасности дорожного движения // Право: современные тенденции: материалы II Междунар. науч. конф. (г. Уфа, апрель 2014 г.). Уфа: Лето, 2014. С. 66.

ответственности привлекается сам водитель. Но, если же событие фиксируется автоматически, то административной ответственности подлежит не водитель, а собственник транспортного средства — организация»<sup>76</sup>.

4. Не менее спорные ситуации при рассмотрении таких дел возникают и в тех случаях, когда собственник в своей жалобе приводит доводы о том, что в момент фотофиксации он не управлял транспортным средством, а оно было передано иному лицу на законных основаниях. Так, постановлением государственного инспектора Центрального МУГАДН Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Куракина В.Г. УИН № 10673342183409478896 от 3 октября 2018 года Митрофанов Д.И. признан виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.21.3 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Не согласившись с указанным постановлением, Митрофанов Д.И. обратился в суд с жалобой, в которой просит его отменить, производство по делу прекратить, поскольку транспортное средство на момент фиксации правонарушения было арендовано юридическим лицом. Рассмотрев данную жалобу, суд пришел к выводу о необходимости ее удовлетворения, сославшись на нормы ст. 2.6.1 КоАП РФ и указав при этом в решении: «Согласно представленному договору аренды транспортного средства без экипажа № 3 от 09.01.2017 года транспортное средство марки «...» государственный регистрационный ... (СТС ...) арендовано ООО «...», срок которого автоматически продлевается на 1 год, если не менее чем за 5 дней до истечения срока его действия не поступит письменного уведомления от одной из сторон о его прекращении. Сведений о том, что данный договор аренды расторгнут или прекращён в материалах дела не имеется. При таких обстоятельствах обжалуемое постановление подлежит отмене, а производство по делу подлежит прекращению на основании пункта 2 части 1 статьи 24.5 КоАП РФ в связи с отсутствием в действиях Митрофанова Д.И. состава административного

---

<sup>76</sup> Бадур Д. В. Некоторые вопросы использования показаний специальных технических средств фиксации нарушений в области безопасности дорожного движения // Право: современные тенденции: материалы II Междунар. науч. конф. (г. Уфа, апрель 2014 г.). Уфа: Лето, 2014. С. 68.

правонарушения, поскольку на момент совершения административного правонарушения он не владел вышеуказанным транспортным средством»<sup>77</sup>.

5. При применении технических средств определенные сложности возникают с определением момента перехода права собственности на транспортное средство для привлечения к ответственности надлежащего лица (на них в своих работах (статьях и монографиях) указывает видный исследователь А.В. Кургузов<sup>78</sup>). Лицо становится собственником транспортного средства с момента подписания договора купли-продажи и передачи ему транспортного средства. Таким образом получается, что лицо является собственником независимо от того зарегистрировано ли транспортное средство в Государственной инспекции безопасности дорожного движения или нет. После подписания договора купли-продажи и передачи транспортного средства новому собственнику вся ответственность за его регистрацию в ГИБДД лежит на нем. В настоящее время возможна только регистрация автомобиля на нового собственника с одновременным снятием с прежнего владельца<sup>79</sup>. Новый собственник сам должен обратиться в ГИБДД для подачи заявления о регистрации автомобиля. Бывает так, что он не торопится этого делать, последствия чего вполне очевидны.

Все указанные выше аспекты актуализируют проблематику относимости, допустимости и достоверности доказательств, представляющих собой материалы, полученные с использованием работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи.

---

<sup>77</sup> Решение судьи Набережночелнинского городского суда Республики Татарстан Багаутдинова К.М. по делу № 12-80/2019 об административном правонарушении от 11.03.2019 г. - [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://naberezhno-chelninsky--tat.sudrf.ru/modules.php?name=sud\\_delo&srv\\_num=2&name\\_op=doc&number=393480326&delo\\_id=1502001&new=&text\\_number=1](https://naberezhno-chelninsky--tat.sudrf.ru/modules.php?name=sud_delo&srv_num=2&name_op=doc&number=393480326&delo_id=1502001&new=&text_number=1). Дата обращения: 09.07.2019.

<sup>78</sup> Кургузов А. В. Информационно-правовые аспекты использования средств автоматического выявления и фиксации нарушений в области дорожного движения // Молодой ученый. 2016. №7. С. 516.

<sup>79</sup> Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним [Текст]: Приказ МВД России от 07 августа 2013 г. N 605 (ред. от 26.06.2018 г.) // Российская газета. 2013. № 223.

Правоприменителями, в том числе, в лице высших судебных органов, также неоднократно подчеркивалась необходимость четкого, строгого соблюдения процессуальных аспектов реализации отдельных мер административного принуждения в сфере безопасности дорожного движения, что обусловлено необходимостью обеспечения принципа законности. Так, в рамках производства по делам об административных правонарушениях необходимо обращать внимание на соблюдение законодательно установленного порядка реализации всех без исключения процедур, охватываемых данным производством.

К примеру, нарушение порядка проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения, установленного Приказом Минздрава России от 18 декабря 2015 года № 933н «О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического)», влечет прекращение производства по делу об административном правонарушении, поскольку такие нарушения невозможно устранить при новом рассмотрении дела, а иными доказательствами невозможно установить нахождение лица в состоянии опьянения. В этой связи рассмотрим одно из дел об административном правонарушении.

Постановлением мирового судьи судебного участка № 1 по Актанышскому судебному району Республики Татарстан от 22 октября 2018 года по делу № 4А-420/2019 Х. привлечен к административной ответственности по части 1 статьи 12.8 КоАП РФ, и ему назначено административное наказание в виде административного штрафа в размере 30 000 рублей с лишением права управления транспортными средствами сроком на 1 год 6 месяцев за то, что 13 октября 2018 года в 21 час 10 минут возле дома № 18 по улице Ленина села Актаныш Актанышского района Республики Татарстан Х, находясь в состоянии алкогольного опьянения, управлял автомобилем марки «ВАЗ-21093», государственный регистрационный знак А 712 ТС 116 RUS<sup>80</sup>.

---

<sup>80</sup> Постановление мирового судьи судебного участка №1 по Актанышскому судебному району Республики Татарстан по делу 4А-420/2019 об административном правонарушении от 22.10.2018 г. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://mirsud.tatar.ru/courtsinaction/3/1/>. Дата обращения: 09.07.2019.

Решением судьи Актанышского районного суда Республики Татарстан от 16 ноября 2018 года постановление мирового судьи оставлено без изменения.

В соответствии с пунктом 11 Порядка проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического) при проведении исследования выдыхаемого воздуха на наличие алкоголя результаты измерения концентрации абсолютного этилового спирта в выдыхаемом воздухе указываются в Акте в миллиграммах на один литр выдыхаемого воздуха на основании показаний используемого технического средства измерения. Положительным результатом исследования выдыхаемого воздуха считается наличие абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, а именно 0,16 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха.

При положительном результате первого исследования выдыхаемого воздуха через 15 - 20 минут после первого исследования проводится повторное исследование выдыхаемого воздуха. Результаты первого исследования указываются в подпункте 13.1 Акта, повторного - в подпункте 13.2 Акта.

Между тем, из материалов дела усматривается, что при проведении медицинского освидетельствования Х. на состояние опьянения и составлении акта медицинского освидетельствования от 13 октября 2018 года, проведенного в ГАУЗ «Актанышская ЦРБ», дежурным врачом Латыповым И.Ф. допущены нарушения требований Порядка проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения.

Из содержания составленного акта медицинского освидетельствования на состояние опьянения от 13 октября 2018 года и приложенных к нему бумажных носителей с показаниями технического средства измерения результатов исследований выдыхаемого воздуха на наличие алкоголя усматривается, что концентрация абсолютного этилового спирта в выдыхаемом воздухе у Х. в результате первого исследования, проведенного в 21 час 51 минуту, составила 0,26 мг/л; в результате второго исследования, проведенного в 22 часа 04 минуты, - 0,24 мг/л. Таким образом, повторное исследование выдыхаемого воздуха

проводилось через 13 минут, что свидетельствует о нарушении установленного порядка проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения и не позволяет признать заключение врача об установленном у Х. состоянии опьянения объективным.

В обобщении судебной практики Верховный Суд РТ указал: «Поскольку указанные нарушения невозможно устранить при новом рассмотрении дела, а иными представленными в деле доказательствами невозможно установить вину Х. в совершении вменяемого административного правонарушения, обжалуемые судебные акты подлежат отмене, производство по данному делу об административном правонарушении подлежит прекращению в связи с недоказанностью обстоятельств, на основании которых были вынесены состоявшиеся по делу постановление и решение»<sup>81</sup>.

В научной литературе последних лет нередко приводится и другой пример, связанный с освидетельствованием водителя транспортного средства на состояние опьянения. Понятые, участвующие в ходе исполнения инспектором ДПС административных процедур, связанных с отстранением от управления транспортным средством и направлением на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, при их допросе поясняют, что сам водитель им не демонстрировался, а все время находился на заднем сидении патрульного автомобиля, его отказ от прохождения освидетельствования, соответственно, они не слышали. Понятые поверили на слово сотрудникам полиции о том, что у водителя якобы имелись признаки опьянения и состоялся его отказ от освидетельствования, после чего подписали процессуальные документы<sup>82</sup>. С учетом этого, инспекторам по исполнению административного законодательства

---

<sup>81</sup> Результаты обобщения практики рассмотрения уголовных, гражданских и административных дел апелляционной и кассационной инстанциями Верховного суда Республики Татарстан в 1 квартале 2019 года (утв. Президиумом Верховного Суда Республики Татарстан 17 апреля 2019 года). [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://vs.tat.sudrf.ru/modules.php?name=docum\\_sud&id=266](http://vs.tat.sudrf.ru/modules.php?name=docum_sud&id=266). Дата обращения: 09.07.2019.

<sup>82</sup> Петровых В.Л. Значение соблюдения административной процедуры освидетельствования водителя транспортного средства на состояние опьянения в вопросе его привлечения к административной и уголовной ответственности // Вестник Уральского юридического института МВД России. 2016. № 5. С. 33.

ГИБДД, следователям необходимо работать на опережение (предупреждение) таких ситуаций и, соответственно, брать объяснения и (или) допрашивать как должностных лиц, так и понятых о содержании, результатах проведения конкретных процессуальных действий. Формирование подобной практики, в определенной части, окажет профилактический эффект и дисциплинирует самих должностных лиц в ходе исполнения соответствующих административных процедур, позволит попутно собрать дополнительные доказательства по делу.

Итак, установлено, что как наиболее значимые следует отметить процессуальные особенности реализации отдельных мер административного принуждения в области обеспечения БДД, связанные с возбуждением дел об административных правонарушениях в области дорожного движения и обеспечением доказательствами по таким делам (качеством доказательств) при использовании материалов, полученных с помощью работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи. С позиций процесса использования таких материалов в правоприменительной практике все проблемы целесообразно классифицировать на: а) организационные, б) технические и в) правовые. В работе также особо отмечено, что в рамках производства по делам об административных правонарушениях в сфере БДД необходимо обращать внимание на соблюдение законодательно установленного порядка реализации всех без исключения процедур, охватываемых данным производством (в частности, на основе материалов судебной практики определено, что нарушение законодательно установленного порядка проведения медицинского освидетельствования водителя на состояние опьянения влечет прекращение производства по делу).

### § 3. Отдельные проблемы пресечения административных правонарушений

## в сфере БДД и пути их решения

К сожалению, объем работы не позволяет детально изложить весь спектр проблематики, непосредственно связанной с пресечением полицией административных правонарушений в сфере БДД. Остановимся в качестве примера на некоторых аспектах, при этом, уточнив, что пути решения этих проблем должны затрагивать как сферы правотворчества и правоприменения, так и практические аспекты деятельности тех государственных органов, которые в своей системной совокупности образуют группу субъектов обеспечения безопасности дорожного движения.

Проведенный анализ показывает, что в отдельных случаях в совершенствовании нуждаются целые правовые институты, рассмотрим далее один из них.

Согласно ст. 19 Конституции РФ в России закреплено равенство всех перед законом и судом. Это положение нашло свое отражение и в ч. 2 ст. 1.4. Кодекса об административных правонарушениях РФ, которая устанавливает, что лица, совершившие административные правонарушения, равны перед законом. Вместе с тем, российский законодатель в соответствии с нормами международного права устанавливает параллельно с провозглашенным равенством всех перед законом правовой иммунитет, под которыми следует понимать «юридическое право не подчиняться некоторым общим законам, предоставленное в определенных случаях государствам, международным организациям и лицам, занимающим особое положение в государстве»<sup>83</sup>. В соответствии с действующим законодательством особые условия действуют в разной степени в отношении широкого круга лиц, например:

1. Лица, обладающие дипломатической неприкосновенностью (дипломатический и консульский корпус).
2. Президент Российской Федерации, в том числе прекративший исполнение своих полномочий.

---

<sup>83</sup> Юридическая энциклопедия / под ред. М.Ю. Тихомирова. М., 1999. С. 117.

### 3. Члены Совета Федерации и депутаты Государственной Думы. И т.д.

Можно однозначно отметить, что иммунитеты в области привлечения лиц к юридической ответственности наиболее ярко проявляются как определенное исключение из общего принципа равенства всех перед законом и судом, предусматривая особый порядок как возбуждения уголовного дела, привлечения в качестве обвиняемого, так и особые условия применения мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении и привлечении к административной ответственности должностных лиц, выполняющих определенные государственные функции (депутатов, судей, прокуроров и иных лиц) (п. 2 ст. 1.4. КоАП РФ).

Данное положение под собой закрепляет что материалы, собранные сотрудником ДПС ГИБДД по факту совершения такими лицами административного правонарушения подлежат передаче в специальные органы, которые и уполномочены рассматривать вопрос о привлечении данных лиц к административной ответственности.

Вместе с тем, на сегодняшний день можно отметить ряд препятствий, затрудняющих данный процесс:

- отсутствие уполномоченных должностных лиц в правоприменительном органе, которые бы рассматривали дела о профессиональной ответственности своих сотрудников;
- закрытость подобных процессов, из-за чего в обществе возникает представление о безнаказанности лиц, пользующихся административными иммунитетами;
- страх лиц, наделенных полномочиями налагать меры административной ответственности<sup>84</sup>.

Таким образом, сотрудники ДПС ГИБДД, основной задачей которых является обеспечение безопасности дорожного движения, не в полной мере могут гарантировать ее реализацию, поскольку юридически ограничены в применении

---

<sup>84</sup> Мельниченко Р. Г. Особенность привлечения адвоката к административной ответственности // Адвокатская практика. 2010. № 4. С. 22.

в отношении лиц, наделенных правовой неприкосновенностью, мер обеспечения производства по дела об административном правонарушении.

По мнению исследователей, анализ нормативных правовых актов, регламентирующих правовые гарантии лиц обладающих правовым иммунитетом, позволяет констатировать, что:

1. Действующее законодательство неоднозначно подходит к определению иммунитета от применения мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях (в отношении одних субъектов позволяя их применять, а в отношении других, запрещая проводить те же меры по обеспечению производства по делу об административном правонарушении).

2. К лицам, пользующихся дипломатической неприкосновенностью по общим правилам и нормам международного права, если их личность установлена, не могут быть применены меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях. Производство процессуальных действий в отношении их либо с их участием возможно лишь по их просьбе, либо с их согласия, испрашиваемого через МИД России. Вопрос об их привлечении к ответственности и определения им наказания может быть решен только в рамках международного сотрудничества на территории иностранного государства, чьи интересы они представляют.

3. Отсутствует единый, унифицированный подход к возможности применения мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях в отношении граждан РФ, обладающих правовым иммунитетом. Примером тому является возможность быть задержанным и доставленным в отдел полиции в общем порядке депутатов представительных органов местного самоуправления, однако для ряда категорий должностных лиц законодатель предусмотрел особые условия для применения такой меры принуждения как задержание. Например, сотрудники органов Федеральной службы безопасности при исполнении ими служебных обязанностей могут быть задержаны в присутствии официального представителя органов ФСБ или на основании решения суда (ст. 17 ФЗ РФ от 3 апреля 1995 г. № 40-ФЗ «О

Федеральной службе безопасности»<sup>85</sup>). Зарегистрированный кандидат в депутаты представительных органов местного самоуправления и в выборные должностные лица местного самоуправления в субъектах РФ обладает неприкосновенностью от административного задержания только на территории муниципального образования, но при этом может быть задержан с согласия прокурора субъекта РФ.

4. Дипломаты, консулы и судьи при совершении административного правонарушения в сфере безопасности дорожного движения, сотрудник ДПС ГИБДД имеет право лишь возбудить дело об административном правонарушении, при этом документы возвращаются владельцу. Если сотрудник дипломатической миссии управляет транспортным средством при наличии признаков опьянения, инспектор ДПС обязан «принять меры к прекращению дальнейшего движения», к примеру, заблокировав дипломату проезд или перекрыв дорогу. Кроме того, через дежурную часть «незамедлительно» связаться с дипломатическим представительством, чтобы сотрудники посольства приехали и забрали «нетрезвого коллегу». Информация о выявленном нарушении направляется в МИД РФ<sup>86</sup>.

В связи с этим, считаем целесообразным предложить:

1. Унифицировать порядок применения мер обеспечения производства об административном правонарушении в отношении лиц, наделенных правовым иммунитетом;

2. Закрепить на федеральном уровне особые условия (порядок) применения мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении и привлечении к административной ответственности должностных лиц, выполняющих определенные государственные функции. Поскольку п. 2 ст.1.4.

---

<sup>85</sup> О федеральной службе безопасности [Текст]: федер. закон [принят Государственной Думой 22 февраля 1995 г.: по состоянию на 1 августа 2019 г.] // Собрание законодательства РФ. 1995. N 15. Ст. 1269.

<sup>86</sup> Летаева Е.А. Деятельность инспекторов ДПС по пресечению административных правонарушений в области безопасности дорожного движения совершаемых лицами, обладающими правовым иммунитетом // Концепт. 2014. № 4. С. 82.

КоАП РФ отсылает к иным федеральным законам, но, проанализировав законодательство, так и не был найден тот самый «особый порядок»;

3. Нормативно закрепить алгоритм действий для инспекторов ДПС в отношении лиц, обладающих правовым иммунитетом и совершивших административные правонарушения.

Системный анализ законодательства и правоприменительной практики, проведенный для целей данной работы, также позволил выявить еще ряд моментов, указывающих на несовершенство административного законодательства в данной сфере, негативно влияющее на правоприменение. Так, в правоприменительной практике существуют проблемы реализации требований законодателя к перевозке детей до 12-летнего возраста в транспортных средствах, оборудованных ремнями безопасности. Именно указание законодателя на возрастные характеристики такого пассажира вызывают обоснованную критику, т.к. «...современный подросток 11–12 лет нередко имеет рост и вес вполне сопоставимый с ростом и весом среднестатистического взрослого человека. Усаживать такого ребенка в детское кресло весьма затруднительно, да и излишне. Думается, в ст. 12.23 КоАП РФ, наряду с указанием на возраст детей, необходимо закрепить указание на их рост и вес, более точно, чем это сделано в п. 22.9 ПДД РФ»<sup>87</sup>.

Нельзя не отметить и такой проблемный аспект: очевидно, что реальная подготовленность участников дорожного движения не в полной мере соответствует уровню сложности условий, свойственных современному дорожному движению. В этом состоит основная причина существования дорожно-транспортной аварийности как объективной реальности. Вслед за А.Э. Семеновым приходим к выводу о том, что уменьшить ее можно двумя основными способами:

---

<sup>87</sup> Семёнов А. Э. Административная ответственность в области дорожного движения // Молодой ученый. 2015. №3. С. 696.

- путем оптимизации требований к участникам дорожного движения, совершенствования условий движения, дорожно-транспортной техники, дорожно-транспортных условий;

- путем повышения уровня организованности и подготовленности участников дорожного движения, развития у них знаний, умений, навыков, соответствующих сложности условий движения, формирования установок на полное и неукоснительное соблюдение порядка дорожного движения<sup>88</sup>.

В этой связи, отдельным направлением совершенствования деятельности ГИБДД должно стать повышение уровня правосознания водителей, их правовой культуры. От культуры зависит отношение водителей к пешеходам, и наоборот. Как известно, кроме водителей и пассажиров, жертвами дорожно-транспортных происшествий становятся также и пешеходы. Причины в этом случае в основном те же, среди них исследователи называют следующие:

- незнание и несоблюдение правил дорожного движения,
- переоценка собственных сил и способностей,
- невнимательность и использование сотовых телефонов во время движения,
- состояние алкогольного и наркотического опьянения<sup>89</sup>.

Именно недостаток культуры, воспитания, уважения на дорогах, а также безразличное отношение к законам и надежда на «авось» избежать наказания приводит к тому, что люди могут позволить себе нарушить Правила, рискуя своей жизнью и жизнями окружающих. И это несмотря на поистине пугающие цифры, приводимые ГИБДД:

Таб.

Аварийность на дорогах России за 10.07.2019 г. <sup>90</sup>	
Погибли	37
Погибли детей	4
Ранены	464

<sup>88</sup> Там же. С. 695.

<sup>89</sup> Степанов И.В. Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения. Состояние, проблемы, пути совершенствования // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. 2015. № 8. С. 67.

<sup>90</sup> Аварийность на дорогах России за 10.07.2019 г. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://xn--90adeag.xn--p1ai/>. Дата обращения: 11.07.2019.

Так, способами профилактики обеспечения безопасности на дорогах и предупреждения совершения административного правонарушения, предусмотренного ст.12.27 КоАП РФ, могут стать:

- создание социальной рекламы на тему «Последствия оставления места ДТП водителями»,
- выпуск буклетов с перечнем последовательных действий водителя, ставшего участником ДТП.

В.С. Катышева также полагает, что действенным фактором предупреждения совершения административного правонарушения предусмотренного ст. 12.27 Кодекса РФ об административных правонарушениях так же может являться введение уголовной ответственности за повторное совершение административного правонарушения предусмотренного ст. 12.27 КоАП РФ (по уже имеющейся в правовой системе России аналогии со ст. 12.8 КоАП РФ и ст. 264.1 УК РФ)<sup>91</sup>.

Итак, в наиболее обобщенном виде можно отметить, что выявленные на страницах работы проблемы пресечения административных правонарушений в области БДД обуславливают необходимость совершенствования:

- во-первых, отдельных целостных правовых институтов (например, правовой институт привлечения к административной ответственности за правонарушения в области БДД лиц, обладающих правовым иммунитетом),
- во-вторых, отдельных положений отраслевых нормативных правовых актов (например, норм ПДД и ст. 12.23 КоАП РФ в плане легального закрепления не только возраста детей, но и их веса и роста),
- в-третьих, правоприменительной практики непосредственно самих органов ГИБДД (например, деятельность по повышению уровня правосознания всех участников дорожного движения).

---

<sup>91</sup> Катышева В. С. Деятельность сотрудников ГИБДД по реализации статьи 12.27 КоАП РФ // Право: современные тенденции: материалы III Междунар. науч. конф. (г. Краснодар, февраль 2016 г.). Краснодар: Новация, 2016. С. 51.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

С сожалением следует отметить, что в области дорожного движения ежегодно совершаются десятки, а с учетом латентности — сотни миллионов нарушений ПДД. Нарушения ПДД являются основной причиной создания аварийных ситуаций, и как следствие — дорожно-транспортных происшествий.

Рассмотрев заявленную тему, нами сделаны следующие основные выводы:

1. В основу системы правового регулирования дорожного движения положен институт административной ответственности, процесс реализации которого общепринято признается решающим в практике предупреждения и пресечения правонарушений в области безопасности дорожного движения. Установлено, что административные правонарушения, совершаемые в области дорожного движения, предусмотрены главой 12 КоАП РФ, и характеризуются всеми теми элементами, которые присущи всем иным правонарушениям. При этом, отдельные элементы весьма специфичны с позиции правоприменения. К примеру, субъектами рассматриваемых нарушений могут быть как граждане (а это водители, собственники ТС, пешеходы, т.д.), так и должностные и

юридические лица. Установление корректного субъекта ответственности по каждому конкретно совершенному правонарушению требует изучения всех обстоятельств дела. Также сделан вывод об отсутствии единой классификации (типологизации) правонарушений в области дорожного движения.

2. Изучение системы административных наказаний, применяемых за совершение правонарушений в сфере дорожного движения, позволило сделать следующие выводы:

а) за нарушения в сфере дорожного движения применяются следующие виды административных наказаний: а) предупреждение, б) штраф, в) конфискация орудия или предмета административного правонарушения, г) лишение специального права, предоставленного физическому лицу; д) административный арест;

б) на протяжении многих последних лет исследователями обоснованно отмечается, что существующие санкции главы 12 КоАП РФ не отвечают в полной мере целям административного наказания, что актуализирует проблематику эффективности административных наказаний как таковых, способности реализации ими так называемой воспитательной функции, ведь любое административное наказание выполняет не только карательную функцию, но и воспитательную, которая направлена на развитие у субъекта уважения к закону, и на соблюдение правопорядка;

в) одним из путей разрешения указанной выше проблемы может стать учет экономических факторов при установлении размера административных наказаний за совершение правонарушений в области дорожного движения, что имеет непосредственное отношение к их эффективности как таковой.

3. При исследовании мер административного принуждения в сфере безопасности дорожного движения установлено:

а) понятия «административное принуждение» и «меры административного принуждения» достаточно глубоко изучены современной наукой административного права, при этом, особое внимание со стороны ученых уделяется классификации таких мер по тем или иным основаниям. Для сферы

обеспечения БДД характерно широкое использование таких мер, как отстранение от управления транспортным средством соответствующего вида, освидетельствование на состояние алкогольного опьянения, задержание транспортного средства (его нынешняя законодательная концепция содержит ряд дискуссионных моментов), т.д.;

б) само наименование анализируемых мер, а также их сущность и содержание, позволяет говорить о такой категории, как «целевая направленность мер административного принуждения в области безопасности дорожного движения». С учетом этого, для сферы обеспечения безопасности дорожного движения наиболее близка классификация, в которой вся совокупность мер административного принуждения имеет четыре звена, а именно: 1) меры административного предупреждения; 2) меры административного пресечения; 3) меры административной ответственности; 4) меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях.

4. Установлено, что как наиболее значимые следует отметить процессуальные особенности реализации отдельных мер административного принуждения в области обеспечения БДД, связанные с возбуждением дел об административных правонарушениях в области дорожного движения и обеспечением доказательствами по таким делам (качеством доказательств) при использовании материалов, полученных с помощью работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи. С позиций процесса использования таких материалов в правоприменительной практике все проблемы целесообразно классифицировать на: а) организационные, б) технические и в) правовые.

5. В работе также особо отмечено, что в рамках производства по делам об административных правонарушениях в сфере БДД необходимо обращать внимание на соблюдение законодательно установленного порядка реализации всех без исключения процедур, охватываемых данным производством (в частности, на основе материалов судебной практики определено, что нарушение законодательно установленного порядка проведения медицинского

освидетельствования водителя на состояние опьянения влечет прекращение производства по делу).

В наиболее обобщенном виде можно отметить, что выявленные на страницах работы проблемы пресечения административных правонарушений в области БДД обуславливают необходимость совершенствования:

- во-первых, отдельных целостных правовых институтов (например, правовой институт привлечения к административной ответственности за правонарушения в области БДД лиц, обладающих правовым иммунитетом),

- во-вторых, отдельных положений отраслевых нормативных правовых актов (например, норм ПДД и ст. 12.23 КоАП РФ в плане легального закрепления не только возраста детей, но и их веса и роста),

- в-третьих, правоприменительной практики непосредственно самих органов ГИБДД (например, деятельность по повышению уровня правосознания всех участников дорожного движения).

К примеру, необходимость совершенствования правового института привлечения к административной ответственности за правонарушения в области БДД лиц, обладающих правовым иммунитетом, целесообразно:

1. Унифицировать порядок применения мер обеспечения производства об административном правонарушении в отношении лиц, наделенных правовым иммунитетом;

2. Закрепить на федеральном уровне особые условия (порядок) применения мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении и привлечении к административной ответственности должностных лиц, выполняющих определенные государственные функции. Поскольку п. 2 ст.1.4. КоАП РФ отсылает к иным федеральным законам, но, проанализировав законодательство, так и не был найден тот самый «особый порядок»;

3. Нормативно закрепить алгоритм действий для инспекторов ДПС в отношении лиц, обладающих правовым иммунитетом и совершивших административные правонарушения.

Кроме всего прочего, считаем также необходимым отметить следующие основные способы (направления) улучшения безопасности дорожного движения:

- 1) изменение подходов к строительству и эксплуатации автомобильных дорог;
- 2) усовершенствование подготовки специалистов, оказывающих помощь жертвам дорожно-транспортных происшествий;
- 3) изменение подхода к обучению водителей в автошколах;
- 4) включение в образовательные программы изучения правил поведения на дороге;
- 5) совершенствование организации и условий дорожного движения;
- 6) усовершенствование контрольной и надзорной политики;
- 7) усовершенствование государственной политики в сфере безопасности дорожного движения.

В целом следует отметить, что важным направлением повышения эффективности мер административного воздействия за нарушения Правил дорожного движения является совершенствование надзора за движением, обеспечение неотвратимости ответственности за правонарушения на основе ее строгой индивидуализации и дифференциации, реального исполнения налагаемых административных наказаний.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

### I. Законы, нормативные правовые акты и иные официальные документы

1. Конституция Российской Федерации [Текст]: принята всенародным голосованием 12.12.1993 г. // Собрание законодательства РФ. - 2014. - № 31. - Ст. 4398.
2. Конвенция о дорожном движении (Вена, 8 ноября 1968 г.) [Текст]: Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных с иностранными государствами. - М., 1979 г. - Вып. XXXIII. - С. 385.
3. Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН № 64/255. - Резолюции и доклады Генерального секретаря ООН. – [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <https://www.who.int/roadsafety/about/resolutions/download/ru/>. Дата обращения: 09.07.2019.
4. Гражданский кодекс Российской Федерации, часть 1 [Текст]: федер. закон [принят Государственной Думой 21 октября 1994 г.: по состоянию на 1 августа 2019 г.] // Собрание законодательства РФ. - 1994. - № 32. - Ст. 3301.
5. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях [Текст]: федер. закон [принят Государственной Думой 20 декабря 2001 г.; одобрен

Советом Федерации 26 декабря 2001 г. г.: по состоянию на 1 августа 2019 г.] // Собрание законодательства РФ. - 2002. - N 1 (часть I). - Ст. 1.

6. О федеральной службе безопасности [Текст]: федер. закон [принят Государственной Думой 22 февраля 1995 г.: по состоянию на 1 августа 2019 г.] // Собрание законодательства РФ. - 1995. - N 15. - Ст. 1269.

7. О безопасности дорожного движения [Текст]: федер. закон [принят Государственной Думой 15 ноября 1995 г.: по состоянию на 1 августа 2019 г.] // Собрание законодательства РФ. - 1995. - N 50. - Ст. 4873.

8. О полиции [Текст]: федер. закон [принят Государственной Думой 28 января 2011 г.; одобрен Советом Федерации 02 февраля 2011 г.: по состоянию на 1 августа 2019 г.] // Собрание законодательства РФ. - 2011. - N 7. - Ст. 900.

9. О введении паспортов транспортных средств [Текст]: Постановление Совета Министров - Правительства РФ от 18 мая 1993 г. N 477 (ред. от 22.06.2009 г.) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. - 1993. - N 21. - Ст. 1915.

10. О Правилах дорожного движения (вместе с "Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения") [Текст]: Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. (ред. от 04.12.2018 г.) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. - 1993. - N 47. - Ст. 4531.

11. Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий [Текст]: Постановление Правительства РФ от 29 июня 1995 г. N 647 (ред. от 04.09.2012 г.) // Собрание законодательства РФ. - 1995. - N 28. - Ст. 2681.

12. Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы [Текст]: Распоряжение Правительства РФ от 08 января 2018 г. N 1-р // Собрание законодательства РФ. - 2018. - N 5. - Ст. 774.

13. Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним [Текст]:

Приказ МВД России от 07 августа 2013г. N 605 (ред. от 26.06.2018 г.) // Российская газета. – 2013. - № 223.

14. О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического) [Текст]: Приказ Министерства здравоохранения РФ от 18 декабря 2015 г. № 933н // СПС «ГАРАНТ».

15. Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения [Текст]: приказ МВД России от 23 августа 2017 г. N 664 (ред. от 21.12.2017 г.) // Российская газета. – 2017. - № 232.

16. О должностных лицах системы Министерства внутренних дел Российской Федерации, уполномоченных составлять протоколы об административных правонарушениях и осуществлять административное задержание [Текст]: Приказ МВД России от 30 августа 2017 г. N 685 // "Официальный интернет-портал правовой информации" ([www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru)) 20 октября 2017 г.

17. О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения [Текст]: Указ Президента РФ от 15 июня 1998 г. N 711 (ред. от 15.09.2018 г.) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. – 1998. - N 25. - Ст. 2897.

18. О предельных размерах базовых ставок страховых тарифов и коэффициентах страховых тарифов, требованиях к структуре страховых тарифов, а также порядке их применения страховщиками при определении страховой премии по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств [Текст]: указание Банка России от 19 сентября 2014 г. № 3384-У // СПС «ГАРАНТ».

## II. Монографии, учебники, учебные пособия

1. Деятельность дорожно-патрульной службы ГИБДД: учебно-практическое пособие / М. В. Доцкевич [и др.]. — Тюмень: Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД России, 2016. — 206 с.

2. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за первый квартал 2019 года. Информационно-аналитический обзор. – М.: ФКУ НЦ БДД МВД России, 2019. - 17 с.

3. Еропкин М.И. Управление в области охраны общественного порядка / М.И. Еропкин. - М.: Юридическая литература, 1965. – 215 с.

4. Конин Н. М. Административное право России: учебник для бакалавров / Н.М. Конин. — М.: Проспект, 2013. — 448с.

5. Коренев А.П. Административное право России. Учебник. В 3-х частях. Часть I / А.П. Коренев. - М.: МЮИ МВД России. Изд-во «Щит-М», 1999. — 280 с.

6. «Методические рекомендации по организации проведения профилактических мероприятий по массовой проверке водителей на предмет выявления признаков состояния опьянения» [Электронный ресурс] // Доступ из справочной правовой системы «Консультант плюс».

7. Четвериков В.С. Административное право. Серия «Высшее образование» / В.С. Четвериков. - Ростов-на-Дону: Феникс, 2016. - 512 с.

8. Юридическая энциклопедия / Тихомирова Л.В.; Под ред.: Тихомиров М.Ю. - М., 1999. - 526 с.

## III. Статьи, научные публикации

1. Акулкина О.А. Административно-правовая природа ответственности за правонарушения в области дорожного движения: диссертация ... кандидата юридических наук: 12.00.14 / Акулина Олеся Александровна; [Место защиты: Рос. ун-т дружбы народов].- Москва, 2008.- 182 с.

2. Ахметова И.Е. О совершенствовании понятия «безопасность дорожного движения» // Молодой ученый. — 2016. — №25. — С. 450-452.

3. Ахметова И.Е. Взаимодействие норм административного и гражданского законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения // Молодой ученый. — 2016. — №25. — С. 452-453.

4. Ахметова И. Е. Особенности административно- правовых санкций в сфере безопасности дорожного движения // Молодой ученый. — 2016. — №25. — С. 453-455.

5. Бадура Д.В. Некоторые вопросы использования показаний специальных технических средств фиксации нарушений в области безопасности дорожного движения // Право: современные тенденции: материалы II Междунар. науч. конф. (г. Уфа, апрель 2014 г.). — Уфа: Лето, 2014. — С. 66-69.

6. Белов А.А. Административное принуждение в деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения: Дис. ... канд. юрид. наук. Волгоград, 2000. – 215 с.

7. Быков А.И. Проблемы применения органами внутренних дел административных наказаний в области безопасности дорожного движения: диссертация ... кандидата юридических наук: 12.00.14 / Быков Александр Игоревич; [Место защиты: Всерос. науч.-исслед. ин-т МВД РФ].- Москва, 2010.- 197 с.

8. Высоцкий С.А. Административно-правовые средства предупреждения нарушений и обеспечения законности контрольно-надзорной деятельности сотрудников ГИБДД // Пробелы в российском законодательстве. Юридический журнал. - 2015. - № 4. - С. 21-25.

9. Капустина Е.Г. Особенности правоприменительной деятельности ГИБДД МВД России в области обеспечения безопасности дорожного движения: общероссийский и региональный опыт // Юридическая наука и правоохранительная практика. – 2016. - № 7. – С. 11-16.

10. Катышева В. С. Деятельность сотрудников ГИБДД по реализации статьи 12.27 КоАП РФ // Право: современные тенденции: материалы III Междунар. науч. конф. (г. Краснодар, февраль 2016 г.). — Краснодар: Новация, 2016. — С. 47-51.

11. Короткий А.А. Дорожно-транспортные происшествия: основные причины, анализ аварийности, методы снижения // Безопасность техногенных и природных систем. – 2019. - № 7. – С. 68-73.

12. Костылев А. К., Передернин А. В. Проблемы обеспечения гарантий водителей и собственников транспортных средств в условиях электронного юрисдикционного производства // Вестник Тюменского государственного университета. Социально-экономические и правовые исследования. - 2014. - № 3. - С. 148-155.

13. Косырев Е. В. Методы выявления нетрезвых водителей // Право: история, теория, практика: материалы V Междунар. науч. конф. (г. Санкт-Петербург, июль 2017 г.). — СПб.: Свое издательство, 2017. — С. 12-17.

14. Кудрявая А. А. Воспитательная роль административного наказания // Молодой ученый. — 2014. — №3. — С. 653-655.

15. Кургузов А. В. Информационно-правовые аспекты использования средств автоматического выявления и фиксации нарушений в области дорожного движения // Молодой ученый. — 2016. — №7. — С. 516-519.

16. Кузнецов А.С. Контрольные и надзорные функции ГИБДД и их реализация: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Специальность 12.00.14 - административное право, финансовое право, информационное право / А. С. Кузнецов; науч. рук. А. П. Шергин. - М., 2016. - 27 с.

17. Летаева Е.А. Деятельность инспекторов ДПС по пресечению административных правонарушений в области безопасности дорожного движения совершаемых лицами, обладающими правовым иммунитетом // Концепт. – 2014. - № 4. – С. 81-87.

18. Майоров В.И. Об общественной опасности административных правонарушений в области дорожного движения // Вестник Челябинского государственного университета. – 2015. - № 7. – С. 90-95.

19. Мельниченко Р. Г. Особенность привлечения адвоката к административной ответственности // Адвокатская практика. - 2010. - № 4. - С.21-23.

20. Москвина Ю.В. О причинении материального ущерба в результате дорожно-транспортного происшествия как обстоятельстве, отягчающем административную ответственность // Административное и муниципальное право.- 2011.- № 11.- С. 54–58.

21. Никоноров Е.А. Проблемы возбуждения производства и проведения административного расследования по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения // Вестник Московского университета МВД России. – 2018. - № 6. – С. 12-18.

22. Орлова А. А. Некоторые вопросы административно-правового регулирования задержания и запрещения эксплуатации транспортного средства // Молодой ученый. — 2017. — №16. — С. 358-360.

23. Петровых В.Л. Значение соблюдения административной процедуры освидетельствования водителя транспортного средства на состояние опьянения в вопросе его привлечения к административной и уголовной ответственности // Вестник Уральского юридического института МВД России. – 2016. - № 5. – С. 33-37.

24. Полякова С.В. Административные правонарушения в области дорожного движения и ответственность за них // Вестник Омской юридической академии. – 2017. - № 2. – С. 22-27.

25. Полякова С.В. Проблемы применения средств автоматической фото - и видеофиксации нарушений правил дорожного движения в России // Символ науки. – 2016. - № 7. – С. 32-37.

26. Романькова С.А. Административное принуждение, применяемое полицией в области дорожного движения: диссертация ... кандидата Юридических наук: 12.00.14 / Романькова Светлана Александровна; [Место защиты: ФГБОУ ВО Омский государственный университет им. Ф.М. Достоевского], 2017.- 181 с.

27. Романькова С.А. О классификации мер административного принуждения, применяемых полицией в области дорожного движения // Административное право и процесс. - 2017. - N 1. - С. 73-77.
28. Россинский Б. В. Обеспечение безопасности дорожного движения как социальная проблема // Правовые проблемы развития социальной сферы в Российской Федерации. Доклады и сообщения V международной конференции г. Москва, 14 апреля 2005 г.- М.: Изд-во РГГУ.- С. 183–185.
29. Семёнов А. Э. Административная ответственность в области дорожного движения // Молодой ученый. — 2015. — №3. — С. 694-697.
30. Серикова А.В. Эффективность исполнения административных штрафов за правонарушения в области дорожного движения // Научный журнал. — 2018. - № 6. – С. 19-23.
31. Сидоров Э.Т. Значение фотосъемки и видеозаписи как средств фиксации административных правонарушений в правоприменительной деятельности полиции // Вестник экономической безопасности. – 2016. - № 5. – С. 98-104.
32. Сидоров Э.Т. Проблемы применения технических средств в деятельности органов внутренних дел для обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник Московского университета МВД России. – 2014. - № 7. – С. 89-95.
33. Смоляков А.И. К вопросу о необходимости учета экономических факторов при установлении размера административных наказаний за совершение правонарушений в области дорожного движения // Сибирское юридическое обозрение. – 2019. - № 5. – С. 21-26.
34. Солошенко П.А. Вопросы административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения // Труды Академии управления МВД России. – 2013. - № 11. – С. 79-83.
35. Степанов И.В. Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения. Состояние, проблемы, пути

совершенствования // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2015. - № 8. – С. 66-69.

36. Сухарева Н.В. Вопросы правоприменительной практики использования специальных средств фото- и видеофиксации для привлечения к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения: сравнительно-правовой анализ норм об административной ответственности в российском и зарубежном законодательстве // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. – 2015. - № 8. – С. 80-85.

37. Труфанов Р.С. Субъект правонарушения по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения // Успехи современного естествознания. – 2011. – № 8 – С. 251-253.

38. Хертуев Р. Ю. Основания задержания транспортных средств: проблемы законодательной регламентации и практики применения // Сибирский юридический вестник. — 2016. — № 2. — С. 38–42.

39. Шавалиев И.М. Актуальные вопросы административно-правового регулирования обеспечения безопасности несовершеннолетних в области дорожного движения // Вестник экономической безопасности. – 2017. - № 5. – С. 15-19.

40. Щербакова К. В. Понятие и виды мер административного принуждения // Молодой ученый. — 2017. — №33. — С. 38-41.

41. Януш Е.В. К вопросу о пробелах в российском законодательстве на примере административной ответственности за нарушение правил дорожного движения // Сибирский юридический вестник. – 2016. – № 8. – С. 61-65.

#### IV. Материалы юридической (судебной) практики

**1.** Постановление мирового судьи судебного участка №1 по Актанышскому судебному району Республики Татарстан по делу 4А-420/2019 об административном правонарушении от 22.10.2018 г. - [Электронный ресурс]. –

Режим доступа: <http://mirsud.tatar.ru/courtsinaction/3/1/>. Дата обращения: 09.07.2019.

**2.** Постановление судьи Набережночелнинского городского суда Республики Татарстан Багаутдинова К.М. по делу № 5-291/2019 об административном правонарушении от 11.03.2019 г. - [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://naberezhno-chelninsky--tat.sudrf.ru/modules.php?name=sud\\_delo&srv\\_num=2&name\\_op=doc&number=393480324&delo\\_id=1500001&new=&text\\_number=1](https://naberezhno-chelninsky--tat.sudrf.ru/modules.php?name=sud_delo&srv_num=2&name_op=doc&number=393480324&delo_id=1500001&new=&text_number=1). Дата обращения: 09.07.2019.

**3.** Решение судьи Набережночелнинского городского суда Республики Татарстан Багаутдинова К.М. по делу № 12-80/2019 об административном правонарушении от 11.03.2019 г. - [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://naberezhno-chelninsky--tat.sudrf.ru/modules.php?name=sud\\_delo&srv\\_num=2&name\\_op=doc&number=393480326&delo\\_id=1502001&new=&text\\_number=1](https://naberezhno-chelninsky--tat.sudrf.ru/modules.php?name=sud_delo&srv_num=2&name_op=doc&number=393480326&delo_id=1502001&new=&text_number=1). Дата обращения: 09.07.2019.

**4.** Постановление Мирowego судьи судебного участка № 6 по судебному району города Набережные Челны РТ Шафигуллиной А.А. по делу № 05-0347/6/2019 об административном правонарушении от 30.04.2019 г. - [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://mirsud.tatar.ru/courtservices/texts/ta/?id=68416176>. Дата обращения: 09.07.2019.

**5.** Результаты обобщения практики рассмотрения уголовных, гражданских и административных дел апелляционной и кассационной инстанциями Верховного суда Республики Татарстан в 1 квартале 2019 года (утв. Президиумом Верховного Суда Республики Татарстан 17 апреля 2019 года) – [Электронный ресурс]. - Режим доступа: [http://vs.tat.sudrf.ru/modules.php?name=docum\\_sud&id=266](http://vs.tat.sudrf.ru/modules.php?name=docum_sud&id=266). Дата обращения: 09.07.2019.

**6.** Подведены итоги работы административной коллегии городского суда за 2018 год. - [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://naberezhnochelninsky.tat.sudrf.ru/modules.php?name=press\\_dep&op=1&did=904](http://naberezhnochelninsky.tat.sudrf.ru/modules.php?name=press_dep&op=1&did=904). Дата обращения: 09.07.2019.

**7.** Подведены итоги работы мировых судей за первое полугодие 2019 года. - [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://naberezhnochelninsky.tat.sudrf.ru/modules.php?name=press\\_dep&op=1&did=1215](http://naberezhnochelninsky.tat.sudrf.ru/modules.php?name=press_dep&op=1&did=1215). Дата обращения: 12.07.2019.

#### V. Эмпирические материалы

**1.** УГИБДД МВД по РТ. - [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://xn--90adear.xn--p1ai/r/16>. Дата обращения: 09.07.2019.

**2.** Аварийность на дорогах России за 10.07.2019 г. - [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://xn--90adear.xn--p1ai/>. Дата обращения: 11.07.2019.

**3.** Сотрудники Госавтоинспекции Татарстана с помощью инсталляции реального города обучают детей правилам безопасного поведения на дороге. - [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://xn--90adear.xn--p1ai/r/16/news/item/17529940>. Дата обращения: 13.07.2019.

Федеральное государственное казенное образовательное учреждение  
высшего образования «Казанский юридический институт Министерства  
внутренних дел Российской Федерации»

**РЕЦЕНЗИЯ**

на выпускную квалификационную работу

слушателя 333 уч. гр. 2013 г.н., по специальности «Правоохранительная деятельность», капитана полиции Алгуатова Константина Рифовича

Тема: Пресечение административных правонарушений в области безопасности дорожного движения

**Актуальность и практическая значимость работы:** Во введении обосновывается, что актуальность избранной темы исследования обусловлена, прежде всего, тем, что обеспечение правопорядка, по общему правилу, представляет собой одну из основных функций любого правового государства, в том числе, Российской Федерации. В свою очередь, безопасность дорожного движения – неотъемлемый и важнейший по своей природе элемент правопорядка. Безопасность дорожного движения в целом, предотвращение административных правонарушений в сфере дорожного движения в частности на сегодняшний день является первоочередной задачей Правительства Российской Федерации, поскольку имеет общенациональное значение.

**Широта использованных источников.** Работа написана на основе анализа достаточного количества нормативных актов, публикаций, монографий ученых по исследуемой теме и носит законченный, целостный характер. Автор справился с поставленной задачей, полностью раскрыв содержание темы, использовал при этом широкий круг монографической литературы и периодических изданий.

**Полнота раскрытия темы и использование нормативных правовых актов, судебной практики и специальной литературы.** Автором составлено исчерпывающее содержание, которое позволило в логической последовательности осветить все основные вопросы выбранной темы выпускной квалификационной работы. По структуре выпускная квалификационная работа состоит из введения, двух глав, разбитых на шесть равновеликих параграфов, заключения, списка использованных источников, материалов судебной практики и специальной литературы, что предусмотрено планом работы.

В первой главе дается административно-правовая характеристика правонарушений в сфере безопасности дорожного движения, анализируются их виды. Рассматриваются особенности административно-правовых санкций в сфере безопасности дорожного движения, проводится анализ обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Татарстан.

Во второй главе рассматриваются меры административного принуждения в сфере безопасности дорожного движения с позиций их понятия и специфики.

Анализируются процессуальные особенности реализации отдельных мер административного принуждения в сфере безопасности дорожного движения. Раскрываются отдельные проблемы пресечения административных правонарушений в сфере БДД и пути их решения.

**Обоснованность выводов и предложений.** Анализ нормативных актов и других источников позволил сделать автору правильные и аргументированные выводы в заключении.

Следует отметить, что автору удалось выявить проблемы совершенствования административного законодательства. Им предложено закрепить на федеральном уровне особые условия (порядок) применения мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении и привлечении к административной ответственности должностных лиц, выполняющих определенные государственные функции. Автор также предлагает нормативно закрепить алгоритм действий для инспекторов ДПС в отношении лиц, обладающих правовым иммунитетом и совершивших административные правонарушения.

В заключении автор выделил современные проблемы деятельности ГИБДД и предложил пути их решения. Своевременным является предложение о необходимости совершенствования отдельных положений отраслевых нормативных правовых актов (например, норм ПДД и ст. 12.23 КоАП РФ в плане легального закрепления не только возраста детей, но и их веса и роста).

**Качество оформления дипломной работы.** Рецензируемая работа выполнена на достаточно высоком уровне и показывает, что ее автор знает данную тему и легко оперирует специальными терминами. Стиль изложения работы доступен как специалистам, так и широкому кругу заинтересованных лиц.

**Замечания по дипломной работе.** Представленная работа имеет и некоторые недостатки. Так, в тексте встречаются повторы, в частности, при изложении точек зрения современных исследователей на отдельные аспекты проблематики. Автор излишне скрупулезен в доведении своей научной позиции до читателя. Работа имеет ряд погрешностей в плане оформления. Данные замечания не носят принципиального характера, не снижают качественных достоинств данного исследования и не влияют на общую положительную оценку выпускной квалификационной работы.

**Рекомендуемая оценка.** Все сказанное выше позволяет сформулировать отношение к работе следующим образом: данная работа по форме и содержанию соответствует всем требованиям, предъявляемым к выпускным квалификационным работам, и заслуживает положительной оценки, а её автор – присвоения квалификации «юрист».

**Рецензент:**

**Командир ОСБ ДПС ГИБДД МВД по Республике Татарстан полковник полиции В.В. Кондратьев**

«\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2019 г.

*С рецензией ознакомлен*

\_\_\_\_\_

Алгуатов К.Р.

«\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2019 г.

## Отзыв

### о ходе выполнения выпускной квалификационной работы

слушателем Алгуатовым Константином Рифовичем  
(фамилия, имя, отчество)

слушателем 333 группы, 6 курса, набора 2013 года,  
(№ группы, курс, специальность, факультет)

специальность – 40.05.02 «Правоохранительная деятельность»

Тема: Пресечение административных правонарушений в области  
безопасности дорожного движения

### СОДЕРЖАНИЕ ОТЗЫВА И КРИТЕРИИ ОЦЕНКИ

В качестве выпускной квалификационной работы в рамках обучения в Казанском юридическом институте МВД России соискателем диплома была выбрана актуальная проблема, имеющая важное теоретическое и непосредственное практическое значение.

Тема выпускной квалификационной работы, несомненно, важна и актуальна.

Обеспечение правопорядка, по общему правилу, представляет собой одну из основных функций любого правового государства, в том числе, Российской Федерации. В свою очередь, безопасность дорожного движения – неотъемлемый и важнейший по своей природе элемент правопорядка. Безопасность дорожного движения в целом, предотвращение административных правонарушений в сфере дорожного движения в частности на сегодняшний день является первоочередной задачей Правительства Российской Федерации, поскольку имеет общенациональное значение. Многократные изменения нормативно-правовых актов в течение короткого промежутка времени и устанавливающих санкций на административные правонарушения не благоприятствуют повышению уровня безопасности дорожного движения. В результате деятельность

юрисдикционных органов по профилактике нарушений Правил дорожного движения становится менее эффективной, появляется ряд проблем. Таким образом, основной юрисдикционный принцип - неотвратимость наказания за совершенное административное правонарушение в области дорожного движения - подвергается сомнению и не соблюдается в практической деятельности. Все это, безусловно, указывает на высокую степень актуальности темы исследования.

В соответствии с обозначенным подходом был составлен план работы, определена ее структура, поставлены познавательные задачи и цели.

Поставленные познавательные задачи Алгуатовым К.Р. были реализованы, а научная цель - достигнута.

За период выполнения квалификационной работы Алгуатов К.Р. в полном объеме изучил, систематизировал и проанализировал законодательные, нормативно-правовые акты, регламентирующие вопросы в области безопасности дорожного движения, а также изучил значительный массив специальной и монографической литературы по рассматриваемой проблеме.

Им был собран и систематизирован большой массив эмпирического материала, характеризующий практику деятельности ГИБДД в области безопасности дорожного движения, в частности, задачи, функции и особенности деятельности сотрудников строевых подразделений ДПС ГИБДД в профилактике, пресечении и устранении причин и условий дорожно-транспортных происшествий, обобщил и проанализировал статистический материал.

В ходе выполнения выпускной квалификационной работы Алгуатовым К.Р. приобретены необходимые знания, практические умения и навыки научного анализа, систематизации и обобщения правовых и практических мер, направленных на реализацию возложенных правоохранительных задач на органы внутренних дел в области безопасности дорожного движения. Он правильно понимает сущность и значение, задачи, функции, а также

особенности деятельности ГИБДД в области безопасности дорожного движения.

В процессе выполнения квалификационной работы Алгуатов К.Р. проявил себя как ответственный, исполнительный и вдумчивый сотрудник, способный самостоятельно анализировать сложные организационно-правовые отношения и вопросы, возникающие в процессе деятельности ГИБДД.

Представленный научному руководителю окончательный вариант выпускной квалификационной работы Алгуатовым К.Р. показывает, что за период обучения им освоены основные базовые понятия, категории и термины, применяемые в административно правовой науке и в административно правовой деятельности полиции.

Выпускная квалификационная работа состоит из введения, двух глав, заключения, списка использованной литературы и источников.

Первая глава посвящена анализу правового института административной ответственности за правонарушения в сфере дорожного движения и его реализация органами ГИБДД. Во второй главе исследуются теоретические основы и практика реализации пресечения правонарушений в сфере безопасности дорожного движения (на примере Республики Татарстан).

В процессе написания выпускной квалификационной работы студент соблюдал сроки календарного графика и проявил хорошие навыки работы с теоретическими и статистическими материалами.

Теоретическая значимость работы заключается в комплексном исследовании и классификации мер административного принуждения в области дорожного движения.

Вывод: отношение соискателя к выполнению выпускной квалификационной работы, уровень приобретенных им теоретических знаний, практических умений и навыков, а также содержание и качество подготовленной квалификационной работы свидетельствуют о высоком

уровне готовности Алгуатова Константина Рифовича к выполнению практических оперативно служебных задач полиции, в том числе по вопросам в сфере безопасности дорожного движения.

С учетом результатов публичной защиты Алгуатов К.Р. заслуживает оценку «отлично»

Руководитель выпускной квалификационной работы

кандидат педагогических наук

преподаватель кафедры АП,АД и УОВД

майор полиции

К.В. Планкин

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2019г.

С отзывом ознакомлен:

\_\_\_\_\_  
( подпись дипломника)

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2019г.



**АНТИПЛАГИАТ**  
ТВОРИТЕ СОБСТВЕННЫМ УМОМ



# СПРАВКА

## о результатах проверки текстового документа на наличие заимствований

**Проверка выполнена в системе**

Автор работы

Подразделение

Тип работы

Название работы

Название файла

Процент заимствования

Процент цитирования

Процент оригинальности

Дата проверки

Модули поиска

Работу проверил

ФИО проверяющего

Дата подписи

Подпись проверяющего

Чтобы убедиться  
в подлинности справки,  
используйте QR-код, который  
содержит ссылку на отчет.



Ответ на вопрос, является ли обнаруженное заимствование  
корректным, система оставляет на усмотрение проверяющего.  
Предоставленная информация не подлежит использованию  
в коммерческих целях.