

Министерство внутренних дел Российской Федерации

**Федеральное государственное казенное
образовательное учреждение высшего образования
«Орловский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации
имени В.В. Лукьянова»**

**СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ
АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ
ЗА ОТДЕЛЬНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ
В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Практические рекомендации

**Орел
ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова
2020**

УДК 351.81
ББК 67.99(2)116.1
С56

Рецензенты:

А.С. Шиенкова, кандидат юридических наук, доцент
(Краснодарский университет МВД России);

Ю.А. Капустин
(ОГИБДД УМВД России по г. Орлу)

С56 **Современные проблемы реализации административной ответственности за отдельные правонарушения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения** : практические рекомендации / Ф.Н. Зейналов, В.В. Афонин, А.В. Амеличкин [и др.]. – Орёл : ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2020. – 47, [1] с. – 21 экз. – Текст : непосредственный.

Практические рекомендации разработаны на основе анализа действующего законодательства, сложившейся практики его правоприменения, изучения существующих проблем реализации административной ответственности за отдельные правонарушения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Коллектив авторов, опираясь на широкий круг источников, анализирует природу, сущность, теоретическое и практическое значение судебных решений как источников права вообще и их роль в деятельности ГИБДД МВД России в частности.

Выводы и предложения, содержащиеся в учебном пособии, могут быть использованы в нормотворческой деятельности, а также в практической деятельности сотрудников ГИБДД МВД России.

Практические рекомендации предназначены для сотрудников ГИБДД МВД России, преподавателей, курсантов, слушателей, адъюнктов.

Издание представлено в авторской редакции.

УДК 351.81
ББК 67.99(2)116.1

© ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2020

Оглавление

Введение	4
§ 1. Предупреждение административных правонарушений в области дорожного движения: понятие и предложения	10
§ 2. Основные законодательные инициативы, связанные с фиксацией административных правонарушений в области дорожного движения техническими средствами	14
§ 3. К вопросу применения федерального государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения при соблюдении требований участниками дорожного движения по делам об административных правонарушениях и применение наказания	20
§ 4. Некоторые проблемы применения мер административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения ...	27
Заключение	42
Библиографический список	44

Введение

Задачи по обеспечению безопасности дорожного движения, сокращение смертности на дорогах относятся к приоритетным и находятся на постоянном контроле руководства страны. Сегодня сформирован комплексный подход к снижению ущерба, наносимого государству и обществу последствиями ДТП. Реализуется федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах», национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги», совершенствуется нормативно-правовая база, усилена ответственность за наиболее опасные правонарушения, дополнительно регламентирована деятельность собственников дорог, внедрены новые требования к обустройству пешеходных переходов, развивается система автоматической фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения.

Разработан и частично реализован ряд законодательных инициатив, направленных на усиление ответственности водителей за грубые нарушения правил дорожного движения, совершенствование механизма исполнения административных наказаний, а также контроля за эксплуатационным состоянием автомобилей и дорог.

По итогам 9 месяцев 2019 года удалось добиться не только снижения количества дорожных происшествий на 3,4 % и раненых в них (на 2,7 %), но главное – сокращения числа погибших на 10,4 %.

Безопасность дорожного движения в Российской Федерации состоит из определенного количества субъектов. Деятельность каждого субъекта и их совокупности регулируется правовыми нормами, установленными на территории Российской Федерации. Показатели аварийности в XXI в. достигли максимальных значений за всю историю развития дорожного движения, и, как следствие, повышение эффективности всего механизма обеспечения безопасности и предотвращение административных правонарушений является приоритетной задачей.

В рамках Международной выставки «Дорога-2019», которая проходила в Екатеринбурге с 16 по 18 октября 2019 г., был представлен научно-технический потенциал российских и зарубежных отраслевых компаний-производителей продукции и технологий повышения безопасности водителей, пассажиров и пешеходов, систем организации дорожного движения, транспортного комплекса и инфраструктуры, средств контроля, связи, навигации и подготовки водителей. Это крупнейшее мероприятие дорожной отрасли, организаторами которого выступили Росавтодор, Госавтоинспекция МВД России, ГК «Автодор» при поддержке Минтранса России. Выставка позволила составить полное представление о перспективах развития современной индустрии дорожной безопасности, продемонстрировать опыт успешного решения конкретных задач по снижению аварийности как на федеральном, так и на региональном уровнях в рамках реали-

зации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Здесь можно было ознакомиться с современными средствами фото-видеофиксации нарушений правил дорожного движения, приборами для выявления алкогольного и наркотического опьянения, средствами контроля за состоянием автомобильных дорог и транспортных средств, техническими средствами для обустройства дорог.

Особое внимание было уделено социальным проектам по пропаганде безопасности дорожного движения, предотвращения детского травматизма и повышения качества обучения управлением транспортными средствами. Представлен патрульный автотранспорт с повышенными динамическими характеристиками, автомобили повышенной проходимости для использования как в повседневной деятельности, так и при чрезвычайных ситуациях, для выезда на места ДТП.

Обеспечение правопорядка – одна из основных функций государства. В свою очередь, безопасность дорожного движения – важнейший элемент правопорядка. Изменение российской государственности, ее стремительное развитие и формирование нового общественного устройства и образа жизни требуют также изменения и пересмотра социальных значений основных правовых явлений. В настоящем и будущем времени невозможно представить иных позиций права, как только в приоритете над государством, а также в приоритете естественных прав человека над остальными.

Действующее законодательство 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. Однако следует отметить ее общую логичность.

Институт административной ответственности является основой системы правового регулирования безопасности дорожного движения. Административная ответственность реализуется за счет применения административных наказаний в области дорожного движения. Этот элемент является решающим в практике предотвращения административных правонарушений в области дорожного движения, реализуемых правоприменительной деятельностью сотрудников Госавтоинспекции. Не случайно ежегодно научной общественностью обсуждаются проблемы административной ответственности, в том числе за правонарушения в области дорожного движения.

Термин «административная ответственность за правонарушения в сфере дорожного движения» сформирован на основании научных подходов в административно-правовой доктрине к понятию «административная ответственность». Административную ответственность за правонарушения

в сфере дорожного движения следует определить, как вид государственного принуждения. Реализуется данное понятие в процессуальной форме, закрепленной в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях¹ (далее – КоАП РФ). Понятие отражает состояние лица, подпавшего под неблагоприятные последствия вреда как личного, морального, так и имущественного характера в результате применения санкций со стороны государства после совершенного им административного правонарушения.

Понятие административной ответственности основано на совокупности общественных отношений, которые возникают в процессе дорожного движения, а если быть точнее, при перемещении на обустроенной и использованной полосе земли – дороге людей и грузов с помощью транспортных средств – специально предназначенных устройств. Участниками таких отношений могут выступать как пассажиры транспортных средств, так и пешеходы и приравненные к ним лица.

Определение административного правонарушения сформулировано в ч. 1 ст. 2.1 КоАП РФ: «Административным правонарушением признается противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, за которое КоАП РФ или законами субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность».

Административные правонарушения признаются с точки зрения формально-юридических признаков, к которым относятся противоправность, виновность, наказуемость. С данной точки зрения прослеживается отличие в отсутствии общественной опасности от преступлений. Многие авторы полагают, что только малая часть видов административных правонарушений обладает общественной опасностью, а большая их часть ее не несет вовсе.

Административную ответственность исключает отсутствие одного из признаков совершения административного правонарушения. Признаки административного правонарушения коренным образом отличаются от юридического состава. Это наиболее важно с точки зрения правоприменительной практики, нежели с точки зрения теоретической значимости. Наличие всех признаков административного правонарушения не является полным основанием привлечения к ответственности. В данном случае при отсутствии состава нарушения возможность привлечения к ответственности полностью исключается.

Признаки административного правонарушения отличаются от элементов его состава. В научной литературе состав административного правонарушения определяется как совокупность признаков, идентифицирую-

¹ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». Далее – КоАП РФ.

щих деяние как административно наказуемое. Отсутствие хотя бы одного признака означает отсутствие состава в целом – это говорит об ограниченности состава. Статья 24.5 КоАП РФ гласит, что невозможно начать производство дела, а если производство уже начато, то оно будет подлежать прекращению, если отсутствует состав административного правонарушения.

Общим признаком административных правонарушений в сфере дорожного движения является общественная опасность. Именно такую позицию поддерживали известные правоведы В.В. Лукьянов, Б.В. Россинский, П.П. Серков, Ю.П. Соловей и многие другие авторитетные ученые. В свою очередь, профессор В.И. Майоров пишет, что «вполне аргументирована и доказана аксиоматическая составляющая общественной опасности административных деликтов».

Под общественной опасностью административного правонарушения следует понимать противоправное действие или бездействие, которое совершено физическим или юридическим лицом, предусматривающее административную ответственность на основании закона. Если мы говорим об административной ответственности в области дорожного движения, то мы понимаем, что речь идет о нарушении Правил дорожного движения и нормативных актов в данной области.

Административная ответственность за правонарушения в сфере дорожного движения в случаях их совершения сотрудниками органов внутренних дел, органов уголовно-исполнительной системы, таможенных органов, органов налоговой полиции, а также военнослужащих определяется в соответствии с нормативно-правовыми актами, определяющими порядок прохождения службы, но стоит заметить, что данные сотрудники несут административную ответственность на общих основаниях. К данным лицам на общих основаниях применяются все существующие виды административных наказаний, кроме ареста и для военнослужащих – штрафа.

В соответствии с принятым законодательством лицо самостоятельно несет ответственность за правонарушения в области дорожного движения. Невозможно перенести вину на другое лицо. Однако для данных правонарушений характерны ситуации с привлечением к ответственности нескольких лиц. К примеру, при эксплуатации аварийного транспортного средства возможно привлечение водителя и лица (сотрудника предприятия), отвечающего за техническое состояние автомобиля. При этом ответственность наступает не за общее правонарушение в целом, а за совершение правонарушения каждым лицом. Правонарушения могут регулироваться различными нормами.

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. 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 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.

Объектом исследования являются общественные отношения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, а именно, механизм привлечения к административной ответственности участников дорожного движения.

Предметом исследования являются особенности правового регулирования общественных отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Цель исследования заключается в оптимизации работы подразделений Государственной автомобильной инспекции безопасности дорожного движения, оптимизация соответствующего механизма привлечения к административной ответственности участников дорожного движения, допустивших нарушение Правил дорожного движения РФ.

Задачи:

- исследовать правовое обеспечение действий сотрудника Госавтоинспекции по привлечению к административной ответственности участников дорожного движения;
- проанализировать существующий алгоритм действий сотрудников Госавтоинспекции по привлечению к административной ответственности участников дорожного движения;
- выработать предложения по совершенствованию действий сотрудника Госавтоинспекции по привлечению к административной ответственности участников дорожного движения.

Методология и методы исследования. В основе данного исследования представлен анализ литературных источников и документов в области обеспечения безопасности дорожного движения, правоприменительной практики подразделений Госавтоинспекции; подбор эмпирического мате-

риала, анализ нормативно закреплённого порядка привлечения к административной ответственности участников дорожного движения.

При решении задач исследования использовался широкий круг правовых и иных методов научного исследования – формально-юридический, сравнительно-правовой, статистического анализа, контент-анализ и др.

Структура работы определяется ее содержанием и состоит из введения, основной части, включающей четыре параграфа, заключения и библиографического списка. Основные выводы и предложения представлены в заключении.

§ 1. Предупреждение административных правонарушений в области дорожного движения: понятие и предложения

Видный правовед-административист А.П. Шергин одной из ключевых функций административной юрисдикции называет охранительную, основной задачей которой является защита общественных отношений от правонарушений. Юрисдикция предупредительно воздействует на правонарушителя, и основным средством здесь выступает правовая санкция, одной из целей которой является предупреждение правонарушений¹.

Обосновывая концепцию административной политики Российской Федерации, А.П. Шергин в качестве главного направления деятельности государства по сдерживанию административной деликтности выделяет обеспечение приоритета предупреждения административных правонарушений и создание действенного механизма нейтрализации факторов, определяющих их совершение².

Данный теоретический посыл отражается в нормах законодательства об административной ответственности, а именно Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Согласно ст. 1.2 КоАП РФ одной из задач законодательства об административных правонарушениях является предупреждение административных правонарушений. Ч. 1 ст. 3.1 КоАП РФ предусматривает, что административное наказание является установленной государством мерой ответственности за совершение административного правонарушения и применяется в целях предупреждения совершения новых правонарушений как самим правонарушителем, так и другими лицами.

В соответствии с положениями утвержденной Президентом Российской Федерации Концепции общественной безопасности в Российской Федерации (далее – Концепция) одним из механизмов реализации данной Концепции обозначено совершенствование национального законодательства в части, касающейся предупреждения правонарушений, установления административной ответственности за правонарушения в сфере общественной безопасности, а также совершенствование единой государственной системы профилактики правонарушений.

Уместно заметить, что в лексическом смысле под глаголом «предупредить» понимается «заранее принятыми мерами отворотить что-либо»³.

¹ Шергин А.П. Административная юрисдикция. М.: Юридическая литература, 1979. С. 23–24.

² Шергин А.П. О Концепции административной политики // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права: сборник тезисов статей. М., 2003. С. 15.

³ Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка: 80000 слов и фразеологических выражений / Российская академия наук. Институт русского языка им. В.В. Виноградова. М.: ООО «Издательство ЭЛПИС», 2005. С. 582.

Особенно остро вопрос предупреждения административных правонарушений проявляется в области дорожного движения. Вызывает обоснованное беспокойство рост числа граждан, привлекаемых к административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения (ПДД). В условиях, когда в год выявляется более 70 млн административных дорожных деликтов и за счет этого сдерживается рост аварийности, то следует констатировать не хорошую работу органов внутренних дел или излишнюю придирчивость должностных лиц, а крайне низкий уровень правосознания участников движения и неудовлетворительную постановку предупредительно-профилактической работы.

Полагаем, что рост административных правонарушений в данной сфере обусловлен рядом объективных причин.

В законодательстве об административной ответственности в области дорожного движения присутствует избыточность административно-правовых составов, прямо не влияющих на обеспечение безопасности дорожного движения, что является одной из причин роста административной деликтности. Ужесточение санкций становится основным способом решения проблемы обеспечения безопасности дорожного движения. Размеры действующих наказаний не обоснованы научными исследованиями. При этом не всегда целесообразно наличие «вилки» в санкциях статей КоАП РФ. Многочисленные и постоянно вносимые в законодательство новеллы, поправки и дополнения не оказывают положительное влияние на состояние административной юрисдикции и качество работы государственных органов в области обеспечения безопасности дорожного движения¹.

Говоря о научно обоснованной концепции предупреждения административных правонарушений в области дорожного движения, реализуемой в профилактической деятельности органов внутренних дел, можно сформулировать следующее его определение.

Предупреждение административных правонарушений в области дорожного движения – это осуществление их подразделениями, службами и отдельными работниками в пределах своей компетенции мер по предотвращению и пресечению административных правонарушений, выявлению и устранению их причин и условий, а также активному воздействию на лиц с устойчивой антиобщественной, противоправной ориентацией в целях недопущения совершения ими правонарушений.

При этом в качестве основного субъекта деятельности по предупреждению административных правонарушений в области дорожного движения следует назвать органы внутренних дел Российской Федерации.

¹ Молчанов П.В. Возбуждение дела об административном правонарушении в области дорожного движения: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2008. С. 4–5.

В развитие положений КоАП РФ и Концепции полагаем целесообразным высказать следующие предложения по дополнению нормативных правовых актов и реализации мер практического характера.

Как представляется, необходимо дополнение Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее – Закон), являющегося правовой основой обеспечения безопасности дорожного движения¹.

В ст. 5 Закона абзац 6 после слов «по безопасности дорожного движения» следует дополнить словами «, а также по профилактике дорожно-транспортного травматизма» и, кроме того, дополнить данную статью новым абзацем следующего содержания: «разъяснения законодательства Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе в средствах массовой информации»².

В ч. 1 ст. 9 слова «нарушителей правил дорожного движения» целесообразно исключить, т.к. данная конструкция фактически дублирует уже имеющиеся показатели.

Вкупе с этими новациями необходимо дополнение и КоАП РФ. Полагаем, следует ввести статью, аналогичную ст. 7 КоАП РСФСР «Предупреждение административных правонарушений», которая бы предписывала государственным органам, общественным организациям и трудовым коллективам разрабатывать и осуществлять мероприятия, направленные на предупреждение административных правонарушений, выявление и устранение причин и условий, способствующих их совершению, на воспитание граждан в духе высокой сознательности и дисциплины, строгого соблюдения законов. Такая норма, полагаем, станет логическим развитием положений ст. 1.2 КоАП РФ.

Кроме того, представляется целесообразным внесение в КоАП РФ изменений, предусматривающих ответственность за систематическое совершение лицом административных правонарушений. При этом допустимо установить либо количественный порог, либо балльную систему учета нарушений, предусмотрев санкцию в виде лишения специального права управления транспортными средствами. Таким образом, реализация предлагаемых мер позволит оказать значительный профилактический эффект

¹ Теоретические и практические вопросы и пути совершенствования данного закона рассматривались ранее в статье П.В. Молчанова. См.: Молчанов П.В. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения»: вопросы и пути совершенствования // Административное право и процесс. 2014. № 7. С. 61–65.

² В том числе на основании подп. «р» п. 11 Положения о Госавтоинспекции МВД России, утв. Указом Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1998. № 25, ст. 2897.

на девиантное поведение лиц, систематически нарушающих требования ПДД¹.

Одновременно, полагаем, следует обратиться к институту освобождения от административной ответственности и прекращения производства по делу об административном правонарушении на основании амнистии². Отметим, что амнистия по делам об административных правонарушениях, предусмотренная п. 4 ч. 1 ст. 24.5 и п. 1 ст. 31.7 КоАП РФ, за все время существования КоАП РФ ни разу не объявлялась. Вместе с тем, по мнению авторов, амнистия сама по себе является весьма действенным предупредительным инструментом. Любой акт об амнистии является выражением гуманизма и милосердия со стороны государства в отношении наказанных граждан. Нельзя отрицать и тот очевидный факт, что определенная часть амнистированных участников движения после освобождения от наказания будет в дальнейшем воздерживаться от нарушения ПДД.

Высказанные нами предложения рассчитаны на перспективу. Как представляется, в настоящее время объективная потребность в повышении эффективности административной деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения однозначно свидетельствует о необходимости разработки проблематики предупреждения административных правонарушений.

¹ См., напр.: Быков А.И. Проблемы применения органами внутренних дел административных наказаний в области безопасности дорожного движения: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2011.

² См. подробнее: Молчанов П.В. Административная амнистия для нарушителей правил дорожного движения // Право и государство: теория и практика. 2009. № 10 (58). С. 103–106.

§ 2. Основные законодательные инициативы, связанные с фиксацией административных правонарушений в области дорожного движения техническими средствами

Отдельным аспектом обеспечения безопасности дорожного движения в механизме имеющихся у государства совокупности ресурсов выступает фиксация административных правонарушений техническими средствами, значительная роль среди которых принадлежит введенному сравнительно недавно правовому институту – фиксации административных правонарушений в области дорожного движения техническими устройствами, работающими в автоматическом режиме, имеющими функции фото- и видеозаписи.

Исходя из положительного эффекта, оказываемого рассматриваемыми техническими устройствами на состояние аварийности в нашей стране, не вызывает сомнений дальнейшее развитие сформировавшейся тенденции расширения практического использования указанных средств фото- и видеозаписи, направленных на контроль соблюдения Правил дорожного движения. Статистика показывает, что почти 80 % всех постановлений о правонарушениях в указанной сфере связаны с фиксацией правонарушений техническими средствами, работающими в автоматическом режиме¹.

Технические возможности современных комплексов автоматической фиксации правонарушений способны распознавать 28 видов административных правонарушений², что не является пределом, и, несомненно, спектр возможностей охвата разновидностей правонарушений будет только возрастать.

Расширению количества правонарушений в области дорожного движения, подлежащих автоматической фиксации техническими приборами, способствует изменение общественных отношений в сфере дорожного движения, и необходимая потребность государства реагировать на эти изменения, принимать совокупность мер, направленных на обеспечение безопасности граждан.

Увеличение количества деликтов, подлежащих автоматической фиксации техническими комплексами, и количества технических комплексов на дорогах нашей страны приобретает свою особую актуальность, позволяющую компенсировать отчасти сокращенные ресурсы Госавтоинспекции, в условиях проводимой административной реформы контрольно-

¹ Официальное выступление В.А. Колокольцева на расширенном заседании коллегии МВД России от 28 февраля 2018 г. [Электронный ресурс]. URL: https://мвд.рф/Fotoarhiv/Meroprijatija_s_uchastiem_rukovodstva_MV/официальное-выступление-в.а.-колокольцев (дата обращения: 15.02.2019).

² Улыбнитесь, вас снимают: за что и как штрафуют дорожные видеокамеры [Электронный ресурс]. URL: <https://www.zr.ru/content/news/916175-novyj-shtraf-s-kamer-uzhe-s-l-m> (дата обращения: 15.02.2019).

надзорной деятельности, реформы органов внутренних дел и немногочисленного количества личного состава подразделений дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции.

В рассматриваемом аспекте представляется возможным придерживаться позиции А.П. Шергина, указывающего, что количество и разнообразие форм выражения административных правонарушений и причиняемый ими вред общественным отношениям способствуют необходимости противодействия административным деликтам, в том числе и путем снижения порога их опасности для охраняемых правом интересов¹

В частности, на заседании Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России и Российскому союзу автостраховщиков была поставлена задача, связанная с проработкой вопроса совместной интеграции имеющихся информационных массивов сведений и баз данных, которые позволят внедрить возможность фиксации правонарушения, связанного с управлением водителем автотранспорта без полиса ОСАГО, техническими комплексами, работающими в автоматическом режиме².

Рассматривая перспективы автоматической фиксации правонарушений, связанных с обязательным страхованием гражданской ответственности собственников автотранспорта, необходимо иметь в виду, что возможности технических комплексов будут ориентированы в первую очередь на выявление нарушений, связанных с неисполнением обязанности собственника транспорта по ОСАГО (ч. 2 ст. 12.37 КоАП РФ), а также отчасти управлением автотранспортом в период, не оговоренным полисом ОСАГО (ч. 1 ст. 12.37 КоАП РФ).

Несмотря на развитие интеллектуальных транспортных систем, все же возможности автоматической фиксации правонарушений не способны к выявлению деликтов, связанных с фиксацией правонарушения, выраженного в управлении транспортом лица, не имеющего при себе документа (полиса ОСАГО), подтверждающего выполнение обязанности по страхованию гражданской ответственности собственника автотранспорта (ч. 2 ст. 12.3 КоАП РФ), что в настоящее время способствует формированию латентных правонарушений в сфере дорожного движения.

Внедрение в практику применения фиксации правонарушений, связанных с управлением водителями автотранспорта без полиса ОСАГО, техническими комплексами, работающими в автоматическом режиме, ко-

¹ Шергин А.П. О перспективах кодификации административно-деликтного законодательства // Проблемы административного права в СНГ. М.: Академия экономической безопасности МВД России, 2009.

² О решениях по итогам заседания Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/orders/selection/401/35097/#> (дата обращения: 15.02.2019).

нечно же, имеет свои трудности, причем не столько правового характера, сколько технического и организационного.

Наибольшие опасения вызывает процесс интеграции баз данных МВД России и РСА и соответственно корректность распознавания техническими комплексами административных деликтов и своевременность обновления информационного массива формирующихся баз. Ведь от обновления баз данных в полной мере зависит реализация конституционных прав граждан, защита их законных прав и интересов, а также решение в полной мере задач законодательства об административных деликтах.

Отдельные затруднения вызывает порядок предоставления МВД России доступа к персональным данным граждан, представителям РСА и границы этого доступа. Однако если взаимодействие выстроить по примеру ГКУ города Москвы «Администратор Московского парковочного пространства», то вполне возможно добиться положительных результатов.

Следующей проблемой организационного характера фиксации правонарушений, связанных с управлением водителями автотранспорта без полиса ОСАГО, техническими комплексами, работающими в автоматическом режиме, является построение базы данных на общероссийской платформе, а не на уровне конкретного субъекта нашей страны. Иначе невозможно в полной мере утверждать о должной реализации общеправового принципа неотвратимости наказания, так как ограниченные на уровне субъекта страны базы данных не позволят идентифицировать нарушителя иного региона.

Отдельной новеллой в работе комплексов автоматической фиксации правонарушений в сфере безопасности дорожного движения является возможность камер фото- и видеозаписи фиксировать нарушения, связанные с выездом транспорта на перекресток в случае образования на проезжей части затора, создающим при этом препятствия в движении иного транспорта (ч. 1 ст. 12.13 КоАП РФ).

Рассматривая положения п. 13.2 Правил дорожного движения, необходимо отметить, что формулировка указанных предписаний носит неоднозначный характер, что вызвано введением новой разновидности дорожной разметки на пересечении проезжих частей (перекрестков), так называемой «вафельной» (1.26). Формулировка предписаний указанного пункта содержит запрет водителям транспорта осуществлять выезд на перекресток, имеющий разметку 1.26, если на нем образовался затор, способствующий остановке транспорта, тем самым создавая препятствия в движении иного транспорта.

Проблематичность изложенной законодательной формулировки выражена именно в указании наличия на пересечении проезжих частей разметки 1.26. Исходя из дословного толкования законодательной нормы на тех перекрестках, где не нанесена указанная разметка, допускается выезд транспортных средств, даже при образовании затора. Тем самым создается

препятствие в движении транспорта поперечного направления, что представляется неверным и требует правовой корректировки, причем до октября 2017 г. законодательно не существовало указаний на конкретные виды дорожной разметки¹.

В современной России общественность в виде институтов гражданского общества, общественных объединений, да и самих граждан все более отчетливо и активно начинает участвовать в государственно-правовой и социальной деятельности страны, в том числе и в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, защиты прав и свобод граждан².

Социальная активность институтов гражданского общества и граждан в сфере обеспечения безопасности дорожного движения ежегодно наращивает потенциал. Что, без сомнений, положительно отражается на снижении показателей аварийности в нашей стране.

Общественная значимость сферы обеспечения безопасности дорожного движения для нашего социума и государства, проведенные Госавтоинспекцией социологические исследования, показали желание отдельной части граждан принимать непосредственное участие в обеспечении безопасности дорожного движения³.

Готовность социума занять активную позицию негативного отношения к нарушениям Правил дорожного движения побудила МВД России подготовить проект федерального закона, направленного на фиксацию нарушений Правил дорожного движения техническими средствами, имеющимися у граждан⁴, который прошел обсуждение в феврале 2019 г. в первом чтении Государственной Думы нашей страны.

Законопроектом предусматривается возможность граждан зафиксировать нарушение ПДД водителями транспортных средств практически любым доступным техническим устройством (наиболее доступным выступает телефон) при условии, что на него будет осуществлена установка спе-

¹ О внесении изменений в Правила дорожного движения Российской Федерации: постановление Правительства Рос. Федерации от 20 октября 2017 г. № 1276 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2017. № 45, ст. 6658.

² Синенко С.А., Калужный Ю.Н. Основные направления реализации концепции партнерских отношений Госавтоинспекции и общества в вопросах обеспечения безопасности дорожного движения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2018. № 1 (1). С. 377–385.

³ Новый социологический опрос Госавтоинспекции определит наиболее приоритетные задачи в сфере дорожной безопасности [Электронный ресурс]. URL: <https://mvdrus.ru/news/648452-novyyiy-sotsiologicheskiiy-opros-gosavtoinspektsii.html> (дата обращения: 16.02.2019).

⁴ О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: проект федерального закона № 291354-7 (об уточнении порядка фиксации нарушений Правил дорожного движения техническими средствами). URL: <http://sozd.duma.gov.ru/bill/291354-7> (дата обращения: 16.02.2019).

циально разработанного программного продукта, позволившего зафиксировать деяние без возможности фото- и видеомонтажа.

Основной задачей разработчиков указанного проекта выступает необходимость создать условия для участия граждан в обеспечении и повышении уровня безопасности дорожного движения в нашей стране, сокращения показателей аварийности и развития доверительного взаимодействия граждан с государственными органами в лице полиции.

Анализ представленного законопроекта позволяет установить, что осуществлять взаимодействие с подразделениями Госавтоинспекции посредством разработанного программного обеспечения смогут только граждане, личность которых будет идентифицирована. Установление личности гражданина, выявившего и зафиксировавшего административный деликт в сфере дорожного движения, предполагается идентифицировать на основе регистрации на официальном портале государственных услуг. То есть учетная запись портала государственных услуг предоставит возможность гражданину на законных основаниях осуществлять взаимодействие с подразделениями полиции в вопросах обеспечения безопасности дорожного движения.

Порядок и условия функционирования, установки и использования программного продукта, позволяющего осуществлять фиксацию нарушений отдельных административных деликтов в сфере дорожного движения, поручено определить Правительству РФ, однако законопроектом в качестве обязательного условия предусматривается необходимость обеспечения достоверности информации о дате, времени и месте выявления и фиксации нарушения.

Соблюдение обозначенных условий законопроекта позволит должностным лицам подразделений Госавтоинспекции на основе предоставленной гражданином видеозаписи осуществить вынесение постановления о назначении административного наказания в порядке, установленном для фиксации правонарушений в сфере дорожного движения техническими комплексами, работающими в автоматическом режиме, имеющими функции фото- и видеозаписи.

Обеспеченность практической реализации рассмотренного механизма участия граждан в фиксации техническими средствами административных деликтов, допущенных водителями транспортных средств, потребует корреляции имеющейся правовой основы порядка привлечения к административной ответственности и теоретико-правовых основ всего института производства по делам об административных правонарушениях, тем самым внесения соответствующих изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях.

Необходимо отметить, что Российская Федерация не является новатором практики участия граждан в выявлении нарушений в сфере дорожной безопасности, подобная практика апробирована в Индии, Китае и ряде

стран Европейского союза¹, хотя рассматриваемая практика отчасти апробирована и в Москве, а также в Республике Татарстан.

Безопасность участников дорожного движения зависит и от качества деятельности в сфере функционирования уполномоченных государственных органов и органов местного самоуправления², и рассмотренные законодательные инициативы должны внести свою положительную лепту в обеспечение безопасности дорожного движения.

В заключение хотелось бы перечислить еще ряд нарушений, над проблемой фиксации которых активно работают разработчики комплексов фотовидеофиксации: опасное вождение, ремень безопасности, непредставление преимущества транспорту со спецсигналом.

Безусловно, как и любое нововведение, практика внедрения рассмотренных законодательных инициатив, связанных с фиксацией административных правонарушений в области дорожного движения техническими приборами, будет иметь определенные недочеты. Но совершенствование механизма рассматриваемой фиксации, активизация деятельности общественности во взаимодействии с подразделениями полиции, расширение спектра фиксации правонарушений техническими комплексами, работающими в автоматическом режиме, в положительную сторону отразится на повышении правовой культуры участников дорожного движения, развитии активной гражданской позиции неприемлемости нарушений ПДД и, как следствие, динамике сокращения аварийности в нашей стране, количестве погибших и раненых в них.

¹ За фиксацию дорожных нарушений граждан предлагают награждать [Электронный ресурс]. URL: <https://5897987.ru/drugoe/za-fiksaciju-dorozhnyh-narushenij-grazhdan-predlagajut-nagrazhdajut.html> (дата обращения: 16.02.2019).

² Майоров В.И. Социальное управление системой обеспечения безопасности в дорожном движении // Вестник Уральского института экономики, управления и права. 2015. № 1 (30). С. 21–26.

§ 3. К вопросу применения федерального государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения при соблюдении требований участниками дорожного движения по делам об административных правонарушениях и применение наказания

Вождение автомобиля в состоянии опьянения является одной из самых распространенных причин дорожно-транспортных происшествий в мире. Генеральная Ассамблея ООН по инициативе, выдвинутой Россией, 2011–2020 гг. объявила годами «за безопасность дорожного движения», к данному начинанию присоединились 70 стран мира; одно из актуальных направлений проводимой работы включает пресечение управления транспортными средствами в состоянии опьянения.

Важно отметить, что в обеспечении общественной безопасности дорожного движения одним из главных факторов будет являться правовая регламентация поведения всех без исключения участников дорожного движения, которая предусматривает как административную, гражданскую, так и уголовную ответственность.

Как уже было отмечено, водитель является самым активным участником дорожного движения, поэтому именно на него возложена в большей степени правовая ответственность за безопасность дорожного движения на дорогах. Именно состояние опьянения является одним из самых коварных врагов всех участников дорожного движения, оно делает их беззащитными перед лицом возникающей опасной ситуации. Главная проблема заключается в психофизиологическом состоянии человека, он не замечает возникающую опасность, завышает свои способности к управлению транспортным средством, становится рискованнее. Выпитые пара рюмок алкогольных напитков – это еще не повод отказаться от управления транспортным средством – так считают некоторые водители, преувеличивая физические возможности своего организма. Итог бывает очень плачевным – происшествие, и к счастью, если оно обойдется без пострадавших участников. Причин для того, чтобы управлять транспортным средством в состоянии опьянения, быть не может.

Анализ ДТП показывает, что в одном из десяти происшествий по вине водителя он находился в опьянении (10,4 %). Необходимо указать, что за последнее десятилетие количество погибших в таких происшествиях стало больше в 1,8 раза (возросло на 78 %), при этом общее число погибших на дорогах и улицах уменьшилось на 39 %¹. Таким образом, необхо-

¹ Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 гг. [Электронный ресурс]: распоряжение Правительства Рос. Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант-Плюс».

димо целенаправленно воздействовать на проблему управления транспортными средствами в состоянии опьянения.

Сегодня в условиях сложившейся административной практики в сфере безопасности дорожного движения настало время научного осмысления отдельных норм¹.

В практической реализации норм административного законодательства выявляются некоторые недостатки, которые влияют на возбуждение и рассмотрение административного правонарушения в области дорожного движения. В своей практической деятельности сотрудники государственной инспекции безопасности дорожного движения ежедневно сталкиваются с некоторыми проблемными ситуациями.

Следует отметить, что уголовная ответственность по ст. 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ) наступит при условии, что на момент управления транспортным средством в состоянии опьянения водитель будет лицом, подвергнутым административному наказанию по ч. 1 или 3 ст. 12.8 КоАП РФ или по ст. 12.26 КоАП РФ за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, имеет судимость за совершение преступления, предусмотренного ч. 2, 4 или 6 ст. 264, ст. 264.1 УК РФ.

Рассматриваемые положения законодательства в некоторых случаях исключают возможность квалификации повторного управления транспортным средством в состоянии опьянения как уголовно наказуемого деяния. Так, к примеру, первое нарушение, которое заключается в управлении транспортным средством в состоянии опьянения либо невыполнении законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования, совершенное до 1 сентября 2013 г., учитывая положения ч. 1, 2 ст. 1.7, что понятие «подвергнутый административному наказанию» определяется с учетом действующей на момент нарушения редакции Кодекса, в частности, ст. 4.6, возникает не ранее момента окончания исполнения назначенного административного наказания. Исполнение наказания может иметь продолжительный срок ввиду применения положений ч. 2 ст. 32.7 КоАП РФ. Так, например, при анализе судебной практики по делам об административных правонарушениях, управлении транспортными средствами в состоянии опьянения было принято во внимание определение статуса административной наказанности, что повлекло переквалификацию с ч. 4 на ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ². В данном контексте интересна судебная практика суда Ханты-Мансийского автономно-

¹ Калюжный Ю.Н. Система обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации: правовые подходы и характерные признаки // Российская юстиция. 2016. № 12. С. 48–51.

² Мондохонов А., Вторушина Ю. Специальный субъект преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ // Законность. 2015. № 12.

го округа – Югры. На момент совершения лицом административного правонарушения 26 мая 2014 г. срок исполнения Постановления по делу об административном правонарушении мирового судьи от 27 октября 2011 г. о привлечении лица к административной ответственности по ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ не истек, так как постановление не исполнено, поэтому оснований для привлечения лица к ответственности по ч. 4 ст. 12.8 КоАП РФ не имеется. Итак, если лицо уклоняется от административного наказания (лишение права управления транспортными средствами, которое совершено до 1 сентября 2013 г.) и это наказание не исполнено на момент второго факта управления в состоянии опьянения (правонарушение допущено позднее 1 июля 2015 г.), соответственно преступление, предусмотренное ст. 264.1 УК РФ, не должно быть установлено, учитывая прежнюю редакцию ст. 4.6 КоАП РФ, потому что лицо не подвергнуто наказанию за первое административное правонарушение.

В своей практической деятельности сотрудники Госавтоинспекции встречаются с такой проблемой, как передача материала проверки в органы дознания ОВД по факту управления транспортного средства лицом, подвергнутым административному наказанию по ч. 4 ст. 12.8 КоАП РФ и находящимся в состоянии опьянения. Формально действия, совершенные лицом, содержат признаки уголовно наказуемого деяния, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ, но собранный материал проверки направить для возбуждения уголовного дела не представляется возможным, так как диспозиция ст. 264.1 УК РФ гласит: «Ответственность наступает при условии, если на момент управления транспортным средством в состоянии опьянения водитель является лицом, подвергнутым административному наказанию по ч. 1 или 3 ст. 12.8 КоАП РФ...». В данном случае, конечно, можно парировать тем, что квалификация деяния, совершенного до установления уголовной ответственности за совершенное административное правонарушение, должна оставаться прежней, а закон, который отменяет административную ответственность и при этом устанавливает уголовную, нельзя признать улучшающим положение. Так как ч. 4 ст. 12.8 КоАП РФ отсутствует в диспозиции ст. 264.1 УК РФ, поэтому необходима переквалификация из ч. 4 в ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ, что существенно увеличивает сроки проведения проверки, предусмотренные УПК РФ, и не всегда получается окончить проверку в отведенные сроки, тем самым длительная безнаказанность побуждает лицо к новым общественно опасным деяниям.

Несмотря на продолжающееся совершенствование правового регулирования сферы обеспечения безопасности дорожного движения, направленное на решение проблем, связанных с управлением водителями транспортными средствами в состоянии опьянения, по нашему мнению, вне поля законодателя все еще остаются вопросы, требующие своего разрешения.

Так, при введении уголовной ответственности законодателем не установлены основания, которые связаны с отменой административной ответ-

ственности по ч. 4 ст. 12.8 КоАП РФ и вменением лицу административного наказания по ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ, на состав без признака повторности.

Проведенное исследование проблем правоприменения свидетельствует о том, что для переквалификации ч. 4 в ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ нет оснований, так как исключается признак повторности. В случае же если признак повторности будет сохранен, то диспозиция указанной части статьи не будет соответствовать ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ.

В целях совершенствования правового регулирования безопасности дорожного движения полагаем необходимым создание более точного и актуального правового механизма привлечения лица к уголовной ответственности за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения, заключающегося в приведение в соответствие диспозиции ст. 264.1 УК РФ с существующими реалиями.

Также на автомобильных дорогах страны за последние годы увеличилось количество ДТП, связанных с наездами на пешеходов, которые по различным причинам находились на проезжей части, так, в 2017 году количество таких происшествий увеличилось на 4,8 % в сравнении с 2016 годом.

Смертность пешеходов на автомобильных дорогах к 2024 году должна быть сокращена более чем в 2 раза, такое заявление сделал министр Российской Федерации по вопросам открытого правительства на проводимых публичных обсуждениях Плана по обеспечению безопасности на пешеходных переходах. За последнее десятилетие российский автопарк вырос на 60 % и при всем этом смертность на дорогах сократилась с 33 тыс. до 20 тыс. человек, однако этот показатель, можно сказать, остается на высоком уровне¹.

Учитывая, что современный механизм обеспечения безопасности дорожного движения в России – это сложный механизм, который включает не только достаточно широкий спектр субъектов, но и упорядочен многочисленным массивом правовых норм, его функционирование осуществляется с помощью большого числа человеческих ресурсов.

Сложившаяся ситуация с увеличением смертности пешеходов на дорогах, которые в большинстве случаев являются водителями транспортных средств, побудила законодателя принять меры реагирования для сохранения жизни и здоровья граждан внесением дополнения в обязанности водителей, покидающих транспортное средство в темное время суток вне населенного пункта на дорогах. Правительство Российской Федерации внесло соответствующие дополнения в Правила дорожного движения п. 2.3.4 ПДД². Теперь водители, совершающие вынужденную остановку вне насе-

¹ Публичное обсуждение плана по обеспечению безопасности на пешеходных переходах [Электронный ресурс]. URL: <http://pressmia.ru/pressclub/20171003/951697522.html>.

² Об утверждении Правил дорожного движения [Электронный ресурс]: постановление Совета Министров – Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090: с

ленного пункта и покидающие автомобиль, обязаны надевать светоотражающую куртку или жилет, при этом необходимо учитывать ГОСТ 12.4.281-2014, размер и вид куртки должны быть следующими:

- ширина полосы-светоотражателя не должна быть тоньше 5 см;
- полосы должны располагаться горизонтально и вертикально: 2 горизонтальные полосы должны располагаться снизу (одна с отступом 5 см от нижнего края куртки, а вторая – через 5 см от нижней полосы), а вертикальные – перпендикулярно нижним, проходя через плечи и доходя до горизонтальных полос сзади.

Принятые меры предполагают снижение количества дорожно-транспортных происшествий на дорогах в условиях недостаточной видимости, однако ответственность за невыполнение введенных обязанностей в настоящее время не предусмотрена.

Следует отметить, что к административной ответственности водителя привлечь можно по ч. 1 ст. 12.27 КоАП РФ, но после того как произойдет дорожно-транспортное происшествие, тогда можно сказать, каких целей достигли внесенными дополнениями, никаких. Главная цель – это минимизировать количество ДТП на автомобильных дорогах в темное время суток или в условиях недостаточной видимости с участием такой категории, как водители-пешеходы.

Проведенным анализом аварийности установлено, что наиболее распространенными видами дорожно-транспортных происшествий считаются столкновения автотранспортных средств и наезды на пешеходов, на эти виды приходится более 70 % всех происшествий и пострадавших граждан. В настоящее время пешеходы – самая многочисленная группа участников дорожного движения.

Сложившаяся ситуация изложена в распоряжении Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р, которым утверждена Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 гг. Стратегия разработана во исполнение поручения Президента Российской Федерации, данного по итогам заседания президиума Госсовета, и составит основу государственной политики по повышению безопасности дорожного движения на среднесрочный период планирования.

В последнее десятилетие на дорогах и улицах России погибли 86 498 и ранено 629 183 пешехода. В 2016 году произошло 53 420 наездов на пешеходов (30,8 % общего количества происшествий), в которых погиб 5 931 человек (29,2 % общего количества погибших) и 49 979 человек было ранено (22,6 % общего количества раненых). При этом наезд на пешехода характеризуется особенно высокой тяжестью последствий (11 погибших на 100 пострадавших). Сложившаяся ситуация обусловлена многими причи-

нами, в результате требует комплексного подхода к своему решению, это активные меры, принимаемые Госавтоинспекцией, правосознание и чувство самосохранения самим пешеходом. Важно отметить, что 40 % погибших пешеходов относятся к возрастной группе участников дорожного движения 55 лет и старше, при этом 2/3 пешеходов (68,3 %) погибли из-за наезда в темное время суток. Приведенные выше факты дают основания полагать, что необходимо выделить основные направления работы для решения проблемы обеспечения безопасности пешеходов¹.

Сейчас на законодательном уровне меры приняты, но теперь необходимо обратить внимание водителей. Общественная дисциплина и сложившиеся десятилетиями традиции поведения на автомобильных дорогах и улицах неделимо взаимосвязаны с проблемой повышения безопасности в целом. Дорожное движение носит массовый характер и поэтому оно становится частью работы по укреплению общественной дисциплины, усвоению участниками дорожного движения юридически правильных форм поведения, которые отвечают современному уровню развития правовой культуры цивилизованного государства².

Одним из эффективных методов, который влияет на обеспечение безопасности дорожного движения, а также положительно оказывает влияние на процесс развития правосознания водителей, является пропаганда безопасности дорожного движения.

В настоящее время со стороны Госавтоинспекции ведется активная пропаганда нововведения при помощи средств массовой информации, бесед с водительским составом автомобильных предприятий, физическими лицами-владельцами транспортных средств. Однако одним из действенных методов воздействия на водителей являются штрафные санкции, которые оказывают влияние на материальное состояние и заставляют осознать допущенные нарушения. Но в данном случае привлечь к административной ответственности за невыполнение возложенных требований не представляется возможным, тем самым неосознательные водители побуждаются к дальнейшим нарушениям, до момента наступления последствий.

Следует отметить, что водитель – это, прежде всего, лицо, управляющее транспортным средством. Однако мы рассматриваем тех лиц, которые двигаются по проезжей части, т.е. находятся вне транспортного средства на дороге. Дорога, в свою очередь, включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также обочины и разделительные полосы при их

¹ Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 гг. [Электронный ресурс]: распоряжение Правительства Рос. Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант-Плюс».

² Кравченко Т.А., Поспеев К.Ю. Проблемы пропаганды безопасности дорожного движения // Фундаментальные и прикладные исследования в современном мире. 2017. № 18-3. С. 90–92.

наличии. В данном случае, если водитель вышел из транспортного средства, то оказался на проезжей части и поэтому должен выполнять обязанности пешехода, так как он находится на дороге вне транспортного средства, в темное время суток, за пределами населенного пункта. Правилами дорожного движения п. 4.1 на пешехода возложены обязанности иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать их видимость для водителей транспортных средств. Часть 1 ст. 12.29 КоАП РФ предусматривает привлечение за невыполнение описанных выше требований пешеходами к административной ответственности.

В сложившейся ситуации, в связи с отсутствием в настоящее время административной ответственности за невыполнение п. 2.3.4 ПДД, можно провести правовое сравнение между водителем, вышедшим из автомобиля на дорогу в темное время суток вне населенного пункта, и пешеходом, находящимся на дороге в темное время суток вне населенного пункта, где возникают обязанности у обоих участников дорожного движения по обозначению на дороге для лучшей видимости.

В целях совершенствования правового регулирования в сфере безопасности дорожного движения необходимо создание такого более конкретного правового механизма, как наказание. К водителю, вышедшему из автомобиля на дорогу в темное время суток вне населенного пункта, применить наказание по ч. 1 ст. 12.29 КоАП РФ.

Несмотря на продолжающееся совершенствование законодательства об административных правонарушениях Российской Федерации, вне поля зрения законодателя все еще остаются вопросы, требующие своего разрешения.

§ 4. Некоторые проблемы применения мер административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения

Исследование проблем административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения является актуальной в условиях автомобилизации, увеличения числа дорог, а также в условиях проведения организационно-штатных мероприятий по сокращением штатной численности сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации подразделений государственной инспекции безопасности дорожного движения.

На сегодняшний день проблемы применения мер государственного принуждения в области дорожного движения связаны, прежде всего, с доказательствами. Практика показывает, что у государственной инспекции безопасности дорожного движения отсутствует достаточная доказательственная база.

Данная проблема объясняется несколькими факторами и обстоятельствами. Во-первых, нарушение водителями правил дорожного движения, (в первую очередь это касается превышения установленной скорости движения (ст. 12.9 КоАП РФ)), совершается на тех участках дороги, где отсутствуют сотрудники ДПС, а также технические средства фиксации административных правонарушений. Во-вторых, даже при наличии сотрудников ДПС, факт превышения скорости водителем транспортного средства доказать не удастся из-за элементарного отсутствия в подразделениях ДПС необходимого количества технических средств контроля и надзора за дорожным движением («Бинар», «Визир»). И в-третьих, даже в случае выявления нарушения правил дорожного движения, сотрудники Госавтоинспекции тратят массу времени на составление административного материала, в следствие чего, они не могут в этот момент контролировать дорожное движение¹.

В связи с вышеизложенным, улучшить ситуацию в настоящее время можно путём увеличения камер и иных технических средств фиксации административных правонарушений в области дорожного движения, увеличение числа сотрудников госавтоинспекции, а также принятие поправок законодательство в области дорожного движения, в том числе ужесточающих наказание за нарушение и расширяющих круг полномочий сотрудников полиции по предупреждению, выявлению и пресечению подобных нарушений, привлечении виновных к административной ответственности.

Ещё одной проблемой законодательства, регламентирующего административную ответственность в области дорожного движения, является институт такой меры обеспечения производства по делам об администра-

¹ Кобозева Н.А. Проблемы административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения // Общество и право. 2016. № 4. С. 36–40.

тивных правонарушениях, как медицинского освидетельствования на состояние опьянения (ст. 27.12.1 КоАП РФ)¹.

Водитель может отказаться от прохождения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения либо не согласиться с его результатами и потребовать у сотрудников ДПС направления на медицинское освидетельствование. Данная процедура должна проводиться врачом, имеющим соответствующую специальную подготовку, на базе наркологических учреждений органов управления здравоохранения субъектов РФ. В связи с этим, во-первых, возникает проблема с тем, что указанные организации нередко находятся далеко от места совершения административного правонарушения (во многих субъектах РФ до 100 км и более от места, где сотрудник ДПС принял решение о направлении водителя на медицинское освидетельствование).

Во-вторых, в стране ощущается нехватка врачей и фельдшеров, имеющих соответствующую специальную подготовку. Такая проблема, прежде всего, наблюдается в сельской местности. Кроме того, в учреждениях здравоохранения, далёких от федерального центра, практически отсутствуют современные технические средства, необходимые для проведения медицинского освидетельствования и способных с достаточной точностью определять концентрацию алкоголя в организме человека².

Для решения данной проблемы целесообразно будет увеличить бюджет Министерства здравоохранения и социального развития РФ. Итогом этого должно стать увеличение наркологических учреждений органов здравоохранения, повышение зарплат фельдшерам и врачам. Также необходимо ускорить процесс приобретения всеми учреждениями здравоохранения современных технических средств, необходимых для проведения медицинского освидетельствования.

Также в настоящее время существует проблема участия понятых в производстве по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения. Существенным недостатком является то, что законодатель не предусмотрел норму, определяющую предельный возраст понятого, что, несомненно, влияет на способность правильно воспринять событие и давать о нем показания. Не установлен и запрет на привлечение в качестве понятого лиц, имеющих психические заболевания и расстройства.

Более того человеческий фактор не исключает появления личной заинтересованности у понятого в исходе рассматриваемого дела путем получения вознаграждения за действия либо бездействие в рамках рассматриваемого дела.

В ходе составления процессуальных документов, сотрудником ДПС указываются данные о понятых (фамилия, имя, отчество, адрес прожива-

¹ Кобозева Н.А. Указ. соч.

² Семёнов А.Э. Административная ответственность в области дорожного движения // Молодой ученый. 2015. № 3. С. 694–697.

ния, номер телефона), копии которых выдаются лицу, в отношении которого проводятся процессуальные действия. Таким образом, остается открытым доступ к информации о личных данных понятых, что может отрицательно повлиять на объективность и законность процедуры доказывания, да и не каждый гражданин пожелает оставлять данные о себе в целях обеспечения собственной безопасности, что может повлиять на решение гражданина при даче согласия стать понятым¹.

Для решения вышеуказанных проблем предлагается ужесточение антикоррупционного законодательства, внесение поправок в ст. 25.7 КоАП РФ, устанавливающих требования к понятым, такие как предельный возраст и отсутствие психических заболеваний и расстройств. Также необходимо предпринять меры по сокрытию доступа к информации о личных данных понятых в целях обеспечения их безопасности. Предлагается лицу, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении не предоставлять информацию о понятых.

Еще одной актуальной проблемой, является противоречие норм двух нормативно-правовых актов. Так, приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664 (в ред. от 21 декабря 2017 г.) «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» содержит норму, согласно которой при выявлении правонарушений, предусмотренных ч. 3 (Установка на транспортном средстве заведомо подложных государственных регистрационных знаков) и ч. 4 (Управление транспортным средством с заведомо подложными государственными регистрационными знаками) ст. 12.2 КоАП РФ². В то же время КоАП РФ такую меру ответственности за правонарушения, предусмотренные названными статьями не предусматривает. Возникает противоречие двух нормативно-правовых актов. Неясно, каким нормативно-правовым актом должен руководствоваться инспектор дорожно-патрульной службы. С одной стороны, приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664 является нормативным правовым актом, которым сотрудники Государственной инспекции должны, непосредственно, руководство-

¹ Аникин И.А. Участие понятых при применении дорожно-патрульной службой ГИБДД МВД России мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях // Административное право и процесс. 2015. № 7. С. 75–78.

² 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 [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

ваться при выполнении своих обязанностей, но, с другой стороны, КоАП РФ предусматривает ответственность, которую должны нести граждане за совершение административных правонарушений и, если, КоАП РФ не предусматривает в качестве меры воздействия изъятие подложных регистрационных знаков, то она не должна применяться по отношению к гражданам, совершившим правонарушения. Во избежание противоречий при осуществлении сотрудниками Государственной инспекции безопасности дорожного движения своих полномочий необходимо устранить противоречия двух нормативных правовых актов.

Объективно необходимым условием повышения защищенности участников дорожного движения от ДТП и снижение тяжести их последствий является оптимизация всех сегментов деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, в том числе и федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения. На эти проблемы неоднократно обращало внимание руководство страны. Президентом Российской Федерации была поставлена задача разработки концепции повышения результативности и оптимизации контрольно-надзорной деятельности на федеральном, региональном и муниципальном уровнях, которая должна предусматривать:

- формированием единой правовой основы деятельности контрольных и надзорных органов, учитывающей возможность разделения их функций в сфере контроля, надзора и разрешительной деятельности,
- унификацию способов и методов реализации контрольных и надзорных мероприятий,
- обеспечение принципов максимальной прозрачности деятельности контрольных и надзорных органов,
- проведение мониторинга деятельности контрольных и надзорных органов¹.

Вместе с тем проблем доказывания по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения существует достаточно много. Доказывание представляет собой процессуальную деятельность, которая положена в основу принятия управленческих и юрисдикционных решений. Процесс доказывания, как и любая процессуальная деятельность, носит нормативно-правовое регулирование. В частности, доказывание в производстве по делам об административных правонарушениях, в том числе в области дорожного движения регламентировано единым кодификационным актом – КоАП РФ.

Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях основывается на Конституции Российской Федерации, общепризнанных принципах и нормах международного права, и международных договорах Российской Федерации. Конституция РФ закрепляет основные

¹ Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

принципы и базовые нормы доказывания. Это обусловлено тем, что доказывание непосредственно затрагивает права и свободы человека и гражданина, которые признаны высшей ценностью.

Одним из важнейших принципов, положенных в основу процесса доказывания, является провозглашение прав и свобод человека высшей ценностью и возложение на государство обязанности признавать, соблюдать и защищать их (ст. 2 Конституции Российской Федерации).

Непосредственное отношение к рассматриваемой теме имеет положение ч. 1 ст. 19 Конституции РФ. Итак, в соответствии с ч. 1 ст. 19 Конституции РФ «государство гарантирует равенство прав и свобод человека и гражданина независимо от пола, расы, национальности, языка, происхождения, имущественного и должностного положения, места жительства, отношения к религии, убеждений, принадлежности к общественным объединениям, а также других обстоятельств. Запрещаются любые формы ограничения прав граждан по признакам социальной, расовой, национальной, языковой или религиозной принадлежности». Фактически, в данной норме закреплено и право лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, представлять доказательства наравне с должностным лицом, в производстве которого находится дело. Важно, что такое право имеется у лица не только на стадии обжалования постановления по делу, но и когда лицо, привлеченное к административной ответственности, и лицо, вынесшее постановление, становятся сторонами административного спора.

Как уже было сказано ранее, конституционные права и свободы человека и гражданина признаны высшей ценностью государства. Невозможно переоценить значение признания Конституцией Российской Федерации естественных неотчуждаемых прав человека: права на охрану достоинства личности и запрет пыток, насилия, другого жестокого или унижающего человеческое достоинство обращения или наказания (ст. 21), право на свободу и личную неприкосновенность (ч. 1 ст. 22), право на неприкосновенность частной жизни, личную и семейную тайну, защиту своей чести и доброго имени, право на тайну переписки, телефонных переговоров, почтовых, телеграфных и иных сообщений (ст. 23), право на получение квалифицированной юридической помощи (ч. 1 ст. 48), запрет использовать при осуществлении правосудия доказательств, полученных с нарушением федерального закона (ч. 2 ст. 50), запрет понуждения свидетельствовать против себя самого, своего супруга и близких родственников и возможность дополнительного освобождения федеральным законом от обязанности давать свидетельские показания (ст. 51). Данные нормы подлежат обязательному применению субъектами доказывания в связи с тем, что являются нормами прямого действия.

Доказывание в производстве по делам об административных правонарушениях содержится в гл. 26 КоАП РФ. Положения гл. 26 КоАП РФ ре-

гламентируют предмет доказывания, понятие доказательств, порядок получения и оценки доказательств, что было рассмотрено в предыдущем вопросе. Вместе с тем, нельзя не отметить, что гл. 26 КоАП РФ не ограничивается правовой регламентацией рассматриваемого института. Отдельные главы КоАП РФ наряду с гл. 26 содержат нормы, регулирующие процесс доказывания. КоАП РФ регламентирует предметы ведения Российской Федерации и субъектов Российской Федерации в области административной юрисдикции. Так, в соответствии с п. 4 ч. 1 ст. 1.3 КоАП РФ порядок производства по делам об административных правонарушениях, в том числе установление мер обеспечения производства, отнесено к ведению Российской Федерации. В административной литературе содержится немало противоречий относительно положения ч. 1 ст. 1.3 КоАП РФ и положения «к» ст. 72 Конституции РФ, которое относит административно-процессуальное законодательство к совместному ведению Российской Федерации и ее субъектов. Мы считаем, что в данных нормах противоречия отсутствуют. Наше мнение обусловлено тем, что совместное ведение предполагает право субъекта Российской Федерации самостоятельно разрешать возникающие вопросы из сферы совместного ведения, если они не разрешены (или пока они не разрешены) на федеральном уровне. Кроме этого рассматриваемое положение является достаточно важным.

Нормой ч. 2 ст. 76 Конституции Российской Федерации предусмотрено положение, согласно которому по предметам совместного ведения Российской Федерации и субъектов Российской Федерации издаются федеральные законы и принимаемые в соответствии с ними законы и иные нормативные правовые акты субъектов Российской Федерации, которые, в свою очередь, имеют прямое действие на всей территории Российской Федерации. Так, Конституцией РФ установлен приоритет федерального законодательства над законодательством субъектов.

Одним из принципов доказывания в административном праве является принцип презумпции невиновности, предусмотренный ст. 1.5 КоАП РФ. Применительно к административно-юрисдикционному процессу конституционный принцип презумпции невиновности носит преломляющий характер.

В КоАП РФ предусмотрено, что лицо подлежит административной ответственности только за те административные правонарушения, в отношении которых установлена его вина. Лицо, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, считается невиновным, пока его вина не будет доказана в порядке, предусмотренном КоАП РФ, и установлена вступившим в законную силу постановлением судьи, органа, должностного лица, рассмотревших дело. Лицо, привлекаемое к административной ответственности, не обязано доказывать свою невиновность. Неустранимые сомнения в виновности лица, привлекаемого к административной ответственности, толкуются в пользу этого лица. Вме-

сте с тем, нельзя не обратить внимание на примечание к ст. 1.5 КоАП РФ, согласно которому положение о том, что лицо, привлекаемое к административной ответственности, не обязано доказывать свою невиновность не распространяется на лиц, совершивших административные правонарушения в области дорожного движения, а также других правонарушений в случае фиксации этих административных правонарушений работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи. Конституция РФ, в свою очередь, закрепляет положение, согласно которому «обвиняемый не обязан доказывать свою невиновность». Данное положение является наглядным примером ограничения конституционного права граждан. Вместе с тем рассматриваемая проблема является достаточно распространенной, и это неслучайно. П. 4 ч. 1 ст. 28 КоАП РФ закрепляет норму, согласно которой одним из поводов возбуждения дела об административном правонарушении является фиксация административного правонарушения в области дорожного движения работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи. Данная проблема представляет особый интерес, непосредственно, в части, касающейся доказывания по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения, это обусловлено особенностями доказывания правонарушений, совершенных собственниками (владельцами) транспортных средств. Фактически в данном случае ответственность возлагается на собственника транспортного средства, но с другой стороны указанный субъект должен быть освобожден от ответственности в случае подтверждения факта управления транспортным средством в момент фиксации другим лицом, либо факта обладания транспортным средством другим лицом. На данном этапе и возникают проблемы доказывания. Во-первых, сужается круг доказательств по установлению наличия события административного правонарушения, так как имеется только информация, полученная в ходе применения технических средств. Во-вторых, должностные лица могут установить субъект ответственности только с помощью лица, которым транспортное средство было поставлено на учет. Так, в результате использования технических средств фиксации устанавливается только собственник транспортного средства, который фактически мог не управлять транспортным средством П.М. Молчанова на момент фиксации. В данном случае не могу согласиться с мнением П.М. Молчанова в ситуации, когда известен только государственный регистрационный номер транспортного средства предполагаемого правонарушителя, а другие данные о нем неизвестны. В данном случае П.В. Молчанов утверждает, что было бы целесообразным

привлекать к ответственности лицо, на которое транспортное средство зарегистрировано, в целях неотвратимости наказания¹. Получается, что собственник транспортного средства в любом случае должен нести ответственность за правонарушения, которое он не совершал, что, на наш взгляд, является неправильным. В связи с этим Федеральный закон от 24 июля 2007 г. № 210-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» несколько изменил принцип презумпции невиновности, в части касающейся доказывания своей невиновности субъекта правонарушения в области дорожного движения.

Нельзя не обратить внимание на еще один достаточно проблемный вопрос. КоАП РФ прямо не закрепляет принцип оперативности или экономии процесса, однако, он имеет место быть. Достаточно ярким примером наличия такого принципа является норма ст. 28.6 КоАП РФ о назначении административного наказания без составления протокола. Учитывая множество административных правонарушений, совершаемых ежегодно, принцип оперативности, безусловно, важен для административного процесса. Вместе с тем, принцип оперативности носит весьма спорный характер. Он противоречит принципу презумпции невиновности. Противоречие заключается в том, что основным доказательством по делу об административном правонарушении является протокол об административном правонарушении. Принцип презумпции невиновности направлен, в первую очередь, на защиту прав лица, в отношении которого ведется производство по делу, но вместе с тем, он закрепляет правило определения бремени доказывания. В части, касающейся деятельности подразделений Госавтоинспекции, это означает, что обязанность доказывания вины участников дорожного движения возложена на сотрудника Государственной инспекции безопасности дорожного движения, а не на участников дорожного движения.

Предмет доказывания непосредственно связан с нормами гл. 2 КоАП РФ. Гл. 2 КоАП РФ, в свою очередь, определяет понятие административного правонарушения, формы вины, деликтоспособность субъекта административного правонарушения, а также основания освобождения от административной ответственности и правила правопреемства юридических лиц при их слиянии, присоединении, разделении, преобразовании или ликвидации. Ч. 2 ст. 2.1 КоАП РФ устанавливает необходимость доказывания юридическим лицом, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, возможности соблюдения правил и норм, за нарушения которых предусмотрена административная ответственность, но данным лицом не были приняты все зависящие от него меры по их соблюдению. Ст. 2.7 и 2.8 КоАП РФ устанавливает необходимость доказывания наличия или, напротив, отсутствия состояния крайней

¹ Молчанов П.В. Собственник (владелец) транспортного средства как субъект административной ответственности // Административное право и процесс. 2015. № 3. С. 19.

необходимости или состояния невменяемости физического лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении. В связи с этим, на наш взгляд, особенный интерес представляет проблема несогласованности положений, в части касающейся регулирования административной ответственности за правонарушения, выявление которых осуществляется с помощью специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме, в случаях, когда собственником транспортного средства является юридическое лицо. Некоторые нормы Особенной части КоАП РФ определяют отдельные элементы предмета доказывания. Ярким примером установления отдельных элементов доказывания является ч. 2 ст. 12.25 КоАП РФ. Квалификация данного административного правонарушения должна содержать заведомость противоправных деяний. В свою очередь, ст. 24.1 КоАП РФ определяет задачи производства по делам об административных правонарушениях. Задачи устанавливают общее направление деятельности по доказыванию, цель которой – всестороннее, полное, объективное и своевременное выяснение обстоятельств дела, а также выявление причин и условий, способствовавших совершению административных правонарушений.

Ч. 2 ст. 24.2 КоАП РФ закрепляет положение, согласно которому лицо, участвующее в производстве по делу, вправе представлять доказательства (выступать и давать объяснения) на родном языке, пользоваться услугами переводчика для ознакомления с доказательствами.

В ст. 24.5 Кодекса перечислены подлежащие доказыванию обстоятельства, исключаяющие производство по делу об административном правонарушении. Нормы гл. 27 КоАП РФ регламентируют осуществление мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении, необходимых для обнаружения, получения, обеспечения и хранения доказательств, а также устанавливают требования к содержанию протоколов о применении мер обеспечения, имеющих силу доказательств по делу.

Ст. 28.1 КоАП РФ содержит перечень доказательств – поводов к возбуждению дела об административном правонарушении: непосредственное обнаружение данных, указывающих на наличие события правонарушения, материалы, сообщения и заявления, а также установлены правила оценки данных доказательств. Ст. 28.1.1 устанавливает требования к форме и содержанию протокола осмотра места совершения административного правонарушения. Ст. 28.2 определены требования к оформлению и содержанию основного и нередко вообще единственного доказательства по делу – протокола об административном правонарушении.

Особое внимание стоит уделить ст. 28. 7 КоАП РФ, которая регламентирует осуществление административного расследования. Указанной статьей закреплён перечень правил, согласно которым должно проводиться административное расследование. Так, к таковым правилам относятся: основания и порядок назначения расследования, место и сроки его прове-

дения, круг субъектов указанной деятельности и процессуальное оформление результатов расследования.

При рассмотрении института доказывания нельзя не обратить внимание на нормы, которые устанавливают ст. 29.1 и 29.7 КоАП РФ. Так, ст. 29.1 КоАП РФ регламентирует пределы доказывания, действующие на этапе подготовки к рассмотрению дела. В свою очередь, ст. 29.7 КоАП РФ определяет порядок и последовательность исследования доказательств.

Вместе с тем, нельзя не отметить, что Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях не определена норма доказывания обстоятельств, которые приводят в качестве обоснования своих требований лица, участвующие в деле. Несмотря на это, ст. 29.12 КоАП РФ обязует правоприменителя исследовать такие обстоятельства, оценивать их и закреплять в определении, выносимом по результатам рассмотрения заявлений и ходатайств.

Следует отметить, что на стадии пересмотра постановлений и решений по делам об административных правонарушениях также предполагается исследование доказательств. Помимо этого, на указанной стадии, лица, участвующие в деле имеют право представлять новые доказательства, субъект административной юрисдикции, в свою очередь, имеет право истребовать дополнительные доказательства, назначать дополнительные экспертизы, вызывать свидетелей.

Важно отметить, что Особенной частью КоАП РФ регламентированы обеспечительные нормы. Указанные нормы направлены на осуществление беспрепятственного доказывания по делам об административных правонарушениях и устанавливают ответственность за действия, которые оказывают препятствия доказыванию. Так, ст. 17.7 КоАП РФ предусматривает административную ответственность за невыполнение законных требований прокурора, следователя, дознавателя или должностного лица, осуществляющего производство по делу об административном правонарушении, ст. 17.9 – за заведомо ложные показания свидетеля, пояснение специалиста, заключение эксперта или заведомо неправильный перевод. Вместе с тем, достаточно спорным вопросом является отсутствие ответственности лица, в отношении которого ведется производство по делу за заведомо ложные показания, в то время как такие участники административного производства как: свидетель, специалист, эксперт, переводчик несут ответственность за заведомо ложные показания, пояснения, заключения или неправильный перевод соответственно в соответствии со ст. 17.9 КоАП РФ, ответственность лица, в отношении которого ведется производство по делу, в принципе не установлена. Такое противоречие обусловлено конституционным правом, закрепленным в ст. 51 Конституции РФ, согласно которой «никто не обязан давать свидетельские показания против себя и своих близких».

Гл. 26 КоАП РФ закрепляет универсальное правило оценки доказательств, согласно которому судья, члены коллегиального органа, должностное лицо, рассматривающие дело, оценивают доказательства в комплексе и по своему внутреннему убеждению.

Нужно отметить, что КоАП РФ содержит определенные ограничения в использовании доказательств. Примером этому служит положение ч. 3 ст. 26.2 КоАП РФ, которое запрещает использование доказательств, которые получены с нарушением закона. Также не допускается использование информации, полученной в результате проведения оперативно-розыскных мероприятий, административного расследования, проведенных с нарушением порядка, установленного законодательством Российской Федерации.

Рассмотрим некоторые проблемы доказывания по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения.

Выявление и доказывание сотрудниками Госавтоинспекции фактов управления транспортными средствами водителями, находящимися в состоянии опьянения. В настоящее время за управление транспортными средствами в состоянии опьянения установлена административная ответственность, а в случае наличия признаков состава преступления – уголовная ответственность. Так, ст. 12.8 КоАП РФ устанавливает ответственность за управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, передачу управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения.

Следует отметить, что состояние алкогольного опьянения определяется не только качественным (наличие алкоголя в организме), но и количественным (концентрация алкоголя) признаками, а состояние опьянения, вызванное потреблением наркотических или психотропных веществ, только качественным показателем, таким как наличие соответствующих веществ в организме вне зависимости от концентрации и времени употребления.

В соответствии с КоАП РФ состояние опьянения устанавливается с помощью таких мер обеспечения, как освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения (ст. 27.12 КоАП РФ).

Верховный Суд РФ разъясняет, что при рассмотрении дела об административном правонарушении, предусмотренном ст. 12.8 КоАП РФ, судам надлежит учитывать, что доказательствами состояния опьянения водителя являются акт освидетельствования на состояние алкогольного опьянения и (или) акт медицинского освидетельствования на состояние опьянения¹. Указанные документы составляются сотрудниками Госавтоинспекции и медицинского учреждения.

¹ Постановление Пленума Верховного Суда Рос. Федерации [Электронный ресурс]: от 24 октября 2006 г. № 18. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Освидетельствование на состояние алкогольного опьянения можно разделить на несколько этапов:

1. Установление признаком опьянения,
2. Отстранение от управления транспортным средством,
3. Освидетельствование на состояние алкогольного опьянения,
4. Направление на медицинское освидетельствование на состояние опьянения,
5. Медицинское освидетельствование на состояние опьянения.

Несмотря на столь подробную регламентацию алгоритма действия сотрудников Госавтоинспекции достаточно интересным и весьма спорным представляется вопрос в части, касающейся нахождения в транспортном средстве в состоянии алкогольного опьянения. В данном случае представляется интересным рассмотреть решение Верховного Суда РФ от 27 ноября 2015 г.

Судья Верховного Суда Российской Федерации Меркулов В.П., рассмотрев жалобу защитника Чумакова И.В., действующего в интересах Онегова В.И., на вступившие в законную силу постановление мирового судьи и решение судьи Дзержинского районного суда г. Нижнего Тагила Свердловской области от 17 марта 2015 г., вынесенные в отношении Онегова В.И. по делу об административном правонарушении, предусмотренном ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ, установил:

Онегов В.И. признан виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ, и подвергнут административному наказанию в виде административного штрафа в размере 30 000 рублей с лишением права управления транспортными средствами сроком на 1 год 6 месяцев. В жалобе, поданной в Верховный Суд Российской Федерации, защитник Чумаков И.В. просит об отмене постановлений, вынесенных в отношении Онегова В.И. по настоящему делу об административном правонарушении, предусмотренном ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ, считая их незаконными. Изучив материалы дела об административном правонарушении и доводы жалобы заявителя, суд пришел к выводу, что в соответствии с ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ административным правонарушением признается невыполнение водителем транспортного средства законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Согласно п. 2.3.2 Правил дорожного движения Российской Федерации, водитель транспортного средства обязан по требованию должностных лиц, проходить освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения. Как усматривается из материалов дела, 6 августа 2014 г. у д. 163 по ул. Калужской в г. Нижнем Тагиле Свердловской области Онегов В.И. при наличии признаков опьянения отказался пройти освидетельствование на состояние алкогольного опьянения, в связи с чем был направлен на медицинское освидетель-

ствование на состояние опьянения, однако, в нарушение п. 2.3.2 Правил дорожного движения не выполнил законное требование уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения. По данному факту должностным лицом ГИБДД в отношении Онегова В.И. составлен протокол об административном правонарушении, предусмотренном ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ. С состоявшимися по делу судебными актами согласиться нельзя. Субъектом административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ, является водитель – лицо, управляющее транспортным средством. В ходе производства по делу было установлено, что Онегов В.И., субъектом вмененного ему административного правонарушения не является, от прохождения медицинского освидетельствования отказался, так как транспортным средством, оно было неисправно, возможности осуществлять на нем движение при снятой и находящейся на ремонте корзине сцепления не имелось. На основании изложенного, руководствуясь ст. 30.13 и 30.17 КоАП РФ, судья Верховного Суда Российской Федерации постановил: жалобу защитника Чумакова ИВ, действующего на основании доверенности в интересах Онегова В.И., удовлетворить. Постановление мирового судьи судебного участка № 5 Дзержинского судебного района г. Нижнего Тагила Свердловской области от 24 ноября 2014 г., решение судьи Дзержинского районного суда г. Нижнего Тагила Свердловской области от 17 марта 2015 г. и постановление заместителя председателя Свердловского областного суда от 19 июня 2015 г., вынесенные в отношении Онегова В.И. по делу об административном правонарушении, предусмотренном ч. 1 ст. 12.26 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, отменить¹.

Представляется интересным рассмотреть еще одну проблемную ситуацию. Нередки случаи, когда транспортное средство приводится в движение не с помощью двигателя автомобиля, а с помощью мускульной силы человека в виду неисправностей автомобиля или каких-либо других причин. Управляя транспортным средством с помощью мускульной силы, то есть «толкая», нельзя исключить возможность возникновения дорожно-транспортных происшествий или исключить факт нахождения лица, управляющего транспортным средством в состоянии опьянения. Возникает вполне закономерный вопрос: как же поступить, если в данном случае произошло дорожно-транспортное происшествие, или же водитель находился в состоянии опьянения, если транспортное средство двигалось без приведения в работу двигателя и органов управления. Как следует квалифицировать данные деяния? Будет ли нести ответственность водитель, «толкающий» транспортное средство, если по его вине произошло ДТП или если он находился в состоянии опьянения? Каким образом доказать

¹ Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»..

эти обстоятельства? Вполне логично в данном случае обратиться к постановлению Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» и проанализировать основные понятия. Исходя из того, что в рассматриваемых ситуациях лицо приводит в движение транспортное средство следует обратить внимание на понятие «водитель». Итак, «Водитель» – лицо, управляющее каким-либо транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо. К водителю приравнивается обучающий вождению¹. Возникает еще один вопрос: можно ли считать «управлением», случаи, когда лицо с помощью мускульной силы передвигает транспортное средство. Для этого, необходимо установить, что следует понимать под понятием «управление». Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения», к сожалению, не содержит такого понятия. Следовательно, нельзя дать однозначные ответы на поставленные вопросы. Так, в данном случае необходимо прибегнуть к зарубежному опыту. В соответствии с Правилами дорожного движения Республики Беларусь «Управление транспортным средством – воздействие на органы управления транспортного средства, приведшее к изменению его положения относительно первоначального»². Использование такого термина в нормативно-правовых актах Российской Федерации позволит решить некоторые проблемы и облегчить процесс доказывания по делам об административные правонарушения в области дорожного движения.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что современное административное законодательство в области дорожного движения имеет свои проблемы и недостатки, которые необходимо учитывать и своевременно вносить поправки для обеспечения более эффективной работы практических органов. Реализация законодателем вышеуказанных предложений, как представляется, сможет создать определенного рода предпосылки для более эффективного обеспечения уровня безопасности дорожного движения посредством применения мер административной ответственности, равно как и сделает институт самой административной ответственности более совершенным.

Следует отметить, что институт доказывания в административном праве регламентирован положениями Конституции РФ, принципах законодательства об административных правонарушениях и, кроме того, включает гл. 26 КоАП РФ, отдельные нормы Особенной части и раздела IV КоАП РФ, а также некоторые правила доказывания, установленные Уголовно-процессуальным кодексом Российской Федерации, Гражданским процес-

¹ Об утверждении Правил дорожного движения [Электронный ресурс]: постановление Совета Министров – Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090: с изменениями и дополнениями. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² URL: <https://autotraveler.ru>.

суальным кодексом Российской Федерации, нормы иных федеральных законов и подзаконных актов. Разбросанность норм, определяющих доказывание по делам об административных правонарушениях необходимо оценить, как негативное явление. Принцип экономии административного процесса не оказывает положительного влияния на институт доказывания в административном праве. Представляется необходимым закрепление классификации норм доказывания в едином нормативно-правовом акте. Классифицировать рассматриваемые нормы возможно по различным основаниям, например, по источнику, по юридической силе, по предмету регулирования. Наиболее целесообразной, на наш взгляд, является классификация по предмету регулирования:

- статусные нормы, устанавливающие процессуальные права и обязанности субъектов доказывания;
- процессуальные нормы;
- нормы, устанавливающие виды доказательств и требования к ним;
- нормы, устанавливающие ответственность за нарушение обязанностей по доказыванию.

Представляется, что систематизация данных норм, например, путем включения в гл. 26 КоАП РФ, способствовала бы повышению эффективности и законности правоприменения.

Заключение

Административная ответственность – разновидность юридической ответственности, которая выражается в применении административного наказания к лицу, совершившему административное правонарушение. Применение мер государственного принуждения за правонарушения в области дорожного движения служит противодействию нарушениям в рассмотренной сфере.

Законодательство об административных правонарушениях состоит из Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях и принимаемых в соответствии с ним Законов субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях. Административные правонарушения в области дорожного.

Административная ответственность призвана осуществлять общее предупреждение правонарушений, то есть побуждать водителей к соблюдению и уважительному отношению к закону, участникам дорожного движения, повышению дисциплинированности водителя на дороге. Ее неотъемлемой частью является нравственная перестройка личности, в основе которой лежит моральное воздействие на субъект правоотношения, предотвращающее его противоправное поведение. Административное наказание всегда выражает отрицательную оценку государством совершенного правонарушения.

Соблюдение всеми участниками дорожного движения законодательства в области дорожного движения положительно сказывается на правопорядке в целом, на стабильности общественной жизни. Из этого можно сделать вывод о том, что институт административной ответственности является правовым механизмом, с помощью которого российское общество способно противостоять неправомерному поведению цивилизованным способом, отвечающим международно-правовым нормам.

Анализ современных тенденций развития административного законодательства показывает, что лишение права управления транспортными средствами из крайней меры постепенно становится рычагом давления, который применяется к гражданам для принуждения следовать определенным нормам. Из этого следует, что лишение права управления транспортным средством является одним из наиболее строгих административных наказаний, применяемых к водителям, что обуславливает необходимость руководствоваться в его применении принципами справедливости, соразмерности наказания и нанесенного ущерба, не допускать злоупотреблений.

В последнее время в качестве основного способа решения проблемы административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения предлагается только ужесточение мер ответственности. С этим мнением нельзя не согласиться, но в то же время постоянное ужесточение мер ответственности в области безопасности дорожного движе-

ния без решения проблемы эффективной организации дорожного движения, повышения качества российских дорог, а также без проведения государством взвешенной социально-экономической политики не принесет результатов по снижению нарушений ПДД и повышению культуры водителей.

Таким образом, несмотря на то, что деятельность субъектов государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения достаточно подробно регламентирована законодательно, она имеет немало проблемных вопросов, в частности, в области осуществления субъектами своих непосредственных полномочий. Часть проблемных вопросов была рассмотрена в работе.

Библиографический список

1. Конституция Российской Федерации : [принята всенародным голосованием 12.12.1993 : с учетом поправок, внесенных законами Рос. Федерации о поправках к Конституции Рос. Федерации от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 № 11-ФКЗ] // Собр. законодательства Рос. Федерации. – 2014. – № 31, ст. 4398. – Текст : непосредственный.
2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях : Федеральный закон № 195-ФЗ : [от 30.12.2001] // КонсультантПлюс : сайт. – URL: <http://www.consultant.ru>. – Текст : электронный.
3. О безопасности : Федеральный закон № 390-ФЗ : [от 28.12.2010]. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». – Текст : электронный.
4. О безопасности дорожного движения : Федеральный закон № 196-ФЗ : [от 10.12.1995] // КонсультантПлюс : сайт. – URL: <http://www.consultant.ru>. – Текст : электронный.
5. О полиции : Федеральный закон № 3-ФЗ : [от 07.02.2011] // КонсультантПлюс : сайт. – URL: <http://www.consultant.ru>. – Текст : электронный.
6. О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации : Федеральный закон № 59-ФЗ : [от 02.05.2006] // КонсультантПлюс : сайт. – URL: <http://www.consultant.ru>. – Текст : электронный.
7. О техническом регулировании : Федеральный закон № 184-ФЗ : [от 27.12.2002] // КонсультантПлюс : сайт. – URL: <http://www.consultant.ru>. – Текст : электронный.
8. Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Федеральный закон № 257-ФЗ : [от 08.11.2007] // КонсультантПлюс : сайт. – URL: <http://www.consultant.ru>. – Текст : электронный.
9. Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств : Федеральный закон № 40-ФЗ : [от 25.04.2002] // КонсультантПлюс : сайт. – URL: <http://www.consultant.ru>. – Текст : электронный.
10. О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения : Указ Президента Рос. Федерации № 711 : [от 15.06.1998] // КонсультантПлюс : сайт. – URL: <http://www.consultant.ru>. – Текст : электронный.
11. Вопросы Министерства внутренних дел Российской Федерации : Указ Президента Рос. Федерации № 248 : [от 01.03.2011] // КонсультантПлюс : сайт. – URL: <http://www.consultant.ru>. – Текст : электронный.

12. Об утверждении Правил дорожного движения : постановление Совета Министров – Правительства Рос. Федерации № 1090 : [от 23.10.1993] // КонсультантПлюс : сайт. – URL: <http://www.consultant.ru>. – Текст : электронный.

13. О государственном надзоре за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники в РФ : постановление Правительства Рос. Федерации № 1291 : [от 13.12.1993] // КонсультантПлюс : сайт. – URL: <http://www.consultant.ru>. – Текст : электронный.

14. О присоединении к Европейскому соглашению о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) : постановление Правительства Рос. Федерации № 76 : [от 03.02.1994] // КонсультантПлюс : сайт. – URL: <http://www.consultant.ru>. – Текст : электронный.

15. О мерах по обеспечению безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом в Российской Федерации : постановление Правительства Рос. Федерации № 372 : [от 23.04.1994] // КонсультантПлюс : сайт. – URL: <http://www.consultant.ru>. – Текст : электронный.

16. Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом : постановление Правительства Рос. Федерации № 272 : [от 15.04.2011] // КонсультантПлюс : сайт. – URL: <http://www.consultant.ru>. – Текст : электронный.

17. Об утверждении Правил государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения органами внутренних дел Российской Федерации : постановление Правительства Рос. Федерации № 894 : [от 06.08.1998] // КонсультантПлюс : сайт. – URL: <http://www.consultant.ru>. – Текст : электронный.

18. О государственной регистрации автотранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации : постановление Правительства Рос. Федерации № 938 : [от 12.08.1994] // КонсультантПлюс : сайт. – URL: <http://www.consultant.ru>. – Текст : электронный.

19. О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок : постановление Правительства Рос. Федерации № 1272 : [от 31.10.1998] // КонсультантПлюс : сайт. – URL: <http://www.consultant.ru>. – Текст : электронный.

20. Об утверждении Правил оказания услуг (выполнения работ) по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств : постановление Правительства Рос. Федерации № 290 : [от 11.04.2001] // КонсультантПлюс : сайт. – URL: <http://www.consultant.ru>. – Текст : электронный.

21. Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств : постановление Правительства Рос. Федерации № 263 : [от 07.05.2003] // КонсультантПлюс : сайт. – URL: <http://www.consultant.ru>. – Текст : электронный.

22. О разработке и утверждении административных регламентов исполнения государственных функций и административных регламентов предоставления государственных услуг : постановление Правительства Рос. Федерации № 373 : [от 16.05.2011] // КонсультантПлюс : сайт. – URL: <http://www.consultant.ru>. – Текст : электронный.

23. Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий : постановление Правительства Рос. Федерации № 647 : [от 29.06.1995] // КонсультантПлюс : сайт. – URL: <http://www.consultant.ru>. – Текст : электронный.

24. О федеральном государственном надзоре в области безопасности дорожного движения : постановление Правительства Рос. Федерации № 716 : [от 19.08.2013] // КонсультантПлюс : сайт. – URL: <http://www.consultant.ru>. – Текст : электронный.

25. Об утверждении положения о сопровождении транспортных средств автомобилями ГИБДД МВД РФ и военной автомобильной инспекции : постановление Правительства Рос. Федерации № 20 : [от 17.01.2007] // КонсультантПлюс : сайт. – URL: <http://www.consultant.ru>. – Текст : электронный.

26. Об утверждении требований к транспортным средствам оперативных служб, используемым для осуществления неотложных действий по защите жизни и здоровью граждан : постановление Правительства Рос. Федерации № 548 : [от 30.08.2007] // КонсультантПлюс : сайт. – URL: <http://www.consultant.ru>. – Текст : электронный.

27. Об утверждении Правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов и Правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством : постановление Правительства Рос. Федерации № 475 : [от 26.06.2008] // КонсультантПлюс : сайт. – URL: <http://www.consultant.ru>. – Текст : электронный.

28. Об утверждении правил перемещения транспортного средства вооруженных сил РФ, ВВ МВД РФ, инженерно-технических, дорожно-строительных воинских формирований при федеральных органах исполнительной власти или спасательных воинских формирований федерального органа исполнительной власти, уполномоченного на решение задач в области гражданской обороны, на специализированную стоянку, а также его хранение, оплаты расходов на перемещение и хранение, возврата транспортного средства и обеспечения запрещения его эксплуатации : постановление Правительства Рос. Федерации № 1496 : [от 30.12.2012] //

КонсультантПлюс : сайт. – URL: <http://www.consultant.ru>. – Текст : электронный.

29. Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах : постановление Правительства Рос. Федерации № 864 : [от 03.10.2013] // КонсультантПлюс : сайт. – URL: <http://www.consultant.ru>. – Текст : электронный.

30. О мерах по совершенствованию деятельности дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации : приказ МВД России № 186 дсп : от [02.03.2009]. – Текст : непосредственный.

31. Об утверждении форм акта освидетельствования на состояние алкогольного опьянения и протокола о направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения : приказ МВД России № 676 : [от 04.08.2008] // КонсультантПлюс : сайт. – URL: <http://www.consultant.ru>. – Текст : электронный.

32. О совершенствовании деятельности подразделений Госавтоинспекции на региональном и районном уровнях : приказ МВД России № 451 : [от 20.04.2015] // КонсультантПлюс : сайт. – URL: <http://www.consultant.ru>. – Текст : электронный.

33. Об организации учета, сбора и анализа сведений о дорожно-транспортных происшествиях : приказ МВД России № 699 : [от 19.06.2015] // КонсультантПлюс : сайт. – URL: <http://www.consultant.ru>. – Текст : электронный.

34. Официальный сайт Президента России. – URL: <http://www.kremlin.ru>. – Текст : электронный.

35. Официальный сайт Генеральной прокуратуры Рос. Федерации. – URL: <http://www.genproc.gov.ru>. – Текст : электронный.

36. Официальный сайт ГУОБДД МВД России. – URL: <https://www.gibdd.ru>. – Текст : электронный.

Практические рекомендации

Авторы:

кандидат юридических наук
Зейналов Фазил Назим оглы;
кандидат юридических наук
Афонин Вадим Вячеславович;
кандидат юридических наук
Амеличкин Алексей Викторович;
кандидат юридических наук, доцент
Клименко Анатолий Степанович;
кандидат экономических наук
Жбанова Светлана Александровна;
Губенков Олег Евгеньевич;
Грядунов Вячеслав Михайлович;
Андреев Петр Геннадьевич;
Былинин Игорь Александрович;
доктор социологических наук, профессор
Пашин Леонид Андреевич;
Сабинин Андрей Андреевич

СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ОТДЕЛЬНЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Свидетельство о государственной аккредитации
Рег. № 2660 от 02.08.2017.

Подписано в печать 11.09.2020. Формат 60х90¹/₁₆.
Усл. печ. л. – 2,94. Тираж 21 экз. Заказ № 105.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.
302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.