

Министерство образования и науки Российской Федерации
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ Н.Г.ЧЕРНЫШЕВСКОГО»

Кафедра таможенного, административного
и финансового права

**АДМИНИСТРАТИВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА
ПРАВОНАРУШЕНИЯ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

АВТОРЕФЕРАТ БАКАЛАВРСКОЙ РАБОТЫ

Студента 4 курса 434 группы
направления 40.03.01 – «Юриспруденция»
юридического факультета СГУ им. Н.Г.Чернышевского
Сидорова Михаила Дмитриевича

Научный руководитель
доцент, к.ю.н.

_____ А.П. Панов
подпись, дата

Зав. кафедрой таможенного,
административного
и финансового права, к.ю.н.

_____ С.А. Овсянников
подпись, дата

Саратов 2016

Введение. *Актуальность темы исследования* определяется тем, что административные правонарушения в области дорожного движения представляют большую общественную опасность, но несмотря на развитие и совершенствование законодательства в данной области, все еще существуют определенные проблемы, а также пробелы в праве. Одной из важных задач государства является обеспечение безопасности дорожного движения. В России с каждым годом растет количество автомобилей.

Так, по сравнению с 2014 годом, количество зарегистрированных автомобилей в России увеличилось на 1,5%. В ГИБДД РФ отмечают, что за прошедшие 10 лет автопарк россиян вырос на 65%. При этом установлено, что в 2014 году в России правила нарушили 27,173 млн водителей легковых автомобилей, то есть почти две трети от общего числа водителей. Большое количество совершаемых в российской Федерации правонарушений в области дорожного движения показывает необходимость дальнейшего принятия эффективных правовых мер для минимизации и устранения таких правонарушений. Поэтому актуальным представляется изучение современных проблем применения административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, представление возможных решений таких проблем и предложений по совершенствованию законодательства в исследуемой области.

Объектом исследования выступают общественные отношения, возникающие в области дорожного движения при совершении лицами деяний, за которые предусмотрена административная ответственность, а *предметом* - нормы действующего российского законодательства, регламентирующие установление административной ответственности за совершение правонарушений в области дорожного движения.

Цель выпускной работы - исследование административную ответственность за правонарушения в области дорожного движения, ее

особенностей и проблем, а также определение возможных путей решения указанных проблем.

Для достижения поставленной цели были поставлены следующие взаимообусловленные *задачи*:

- рассмотреть административную ответственность как вид юридической ответственности в России, а также разграничить административную и уголовную ответственность за правонарушения на транспорте;

- изучить административное правонарушение в области дорожного движения как основание административной ответственности, определить его понятие, признаки и состав;

- рассмотреть проблемы выявления и квалификации правонарушений, предусмотренных главой 12 КоАП РФ;

- исследовать проблемные аспекты производства по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения.

Реализация намеченных целей и задач осуществлялась на основе изучения юридической литературы, посвященной заявленной теме. Повышенный интерес к проблеме установления административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения проявляли следующие специалисты-правоведы: А.А. Белов, С.И. Бертуш, С.И. Гирько, В.В. Головкин, Р.И. Денисов, В.И. Жулев, Ю.П. Луконин, В.И. Майоров, О.В. Панкова, П.А. Солошенко и другие.

При написании бакалаврской работы использовались такие подходы и *методы*, как диалектический, системный, анализ и синтез, сравнительно-правовой, формально-юридический, статистический.

Структура работы представлена введением, двумя главами, четырьмя параграфами, заключением и списком использованных источников.

Основное содержание работы. Глава 1 выпускной работы посвящена исследованию понятия административной ответственности, ее разграничению с уголовной ответственностью за правонарушения на транспорте, а также

изучению понятия, признаков и состава административного правонарушения в области дорожного движения как основания административной ответственности. Юридическую ответственность можно определить как применение мер государственного принуждения к правонарушителям для восстановления нарушенного правопорядка и наказания лица, совершившего правонарушение. Административная ответственность обладает всеми чертами юридической ответственности, но при этом является особым видом такой ответственности, а соответственно, имеет свою специфику. Целями административной ответственности можно назвать защиту правопорядка, воспитание уважения к закону у граждан, восстановление социальной справедливости, а также предупреждение совершения новых правонарушений.

Одним из важнейших рычагов поддержания безаварийного движения является разработка законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, которое призвано обязать соответствующих участников соблюдать установленные нормы в данной области под страхом наказания. В этой связи необходимым является определить, в каких случаях наступает административная, а в каких – уголовная ответственность. Наиболее часто в научной литературе разграничение преступлений от проступков связано с общественной опасностью. Так, нельзя отрицать, что УК РФ устанавливает ответственность за деяния, имеющие большую общественную опасность, чем правонарушения, предусмотренные КоАП РФ.

Кроме того, с недавнего времени таким признаком можно назвать повторность - Федеральным законом от 31.12.2014 № 528-ФЗ в УК РФ введена статья 264.1, которая устанавливает уголовную ответственность за повторное вождение в состоянии опьянения.

Административное правонарушение в области дорожного движения обладает теми же признаками, что и все административные правонарушения: наличие деяния, противоправность, виновность и наказуемость деяния. Большое количество проблемных аспектов связано с составом

административного правонарушения в области дорожного движения. Устанавливая административную ответственность за нарушение правил и норм, предусмотренных федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации (п. 2 ч. 1 ст. 1.3 КоАП РФ), законодатель в силу имеющейся у него дискреции может по-разному, в зависимости от существа охраняемых общественных отношений, конструировать составы административных правонарушений и их отдельные элементы. Поэтому с изменением социальных и экономических обстоятельств, в частности свидетельствующих о возрастании негативных последствий тех или иных административных правонарушений, законодатель вправе вводить более строгие санкции за их совершение, но с обязательным учетом того, что дифференциация составов административных правонарушений, а также определение мер административной ответственности должны основываться на объективных характеристиках административных правонарушений и соответствовать принципам и нормам Конституции Российской Федерации.

Одним из наиболее спорных признаков состава правонарушения в области дорожного движения, является субъект. В частности, встречаются случаи совершения правонарушений, за которые привлечь особых субъектов к административной ответственности видится проблематичным. Также на практике возникают вопросы, связанные с установлением административной ответственности за совершение административного правонарушения юридическим лицам. В указанном случае представляется важным разъяснение норм административного права, осуществляемое, к примеру, Конституционным Судом РФ. Так, в одном из своих определений, Конституционный Суд РФ выразил свою позицию относительно привлечения юридического лица к административной ответственности за правонарушения, которые оно объективно совершить не может. В частности, орган конституционного контроля разъяснил, что в связи с тем, что транспортные средства могут находиться в собственности как физических, так и юридических лиц,

законодатель мог предусмотреть правовую конструкцию, в соответствии с которой указанные лица признаются специальным субъектом административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения в случае их автоматической фиксации специальными техническими средствами.

Глава 2 бакалаврской работы посвящена анализу актуальных проблем реализации административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения в России, связанных с выявлением и квалификацией таких правонарушений, а также производством по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения. Важным представляется рассмотрение отдельных проблем, возникающих при квалификации правонарушений, предусмотренных 12 главой КоАП в настоящее время. В связи с тем, что законодательство в сфере правонарушения в области дорожного движения стремительно развивается, необходимым является своевременный анализ новелл в данной области, их разъяснение, а также поиск существующих пробелов в праве. Кроме того, необходимо также рассмотрение проблем, возникающих на практике – то есть при применении норм 12 главы КоАП РФ.

Одной из проблем в сфере правонарушений в области дорожного движения является, по мнению некоторых ученых, несоответствие уровня выявляемости таких правонарушений степени их опасности. Примером может выступать превышение установленной скорости движения. Данная проблема связана и с несоответствием скорости транспортных средств конкретным условиям дорожного движения и нарушений правил обгона, что косвенно также связано с увеличением скорости движения. Исследования показывают, что превышение скорости движения, будучи самым распространенным видом правонарушений в области дорожного движения, выявляется инспекторами дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России лишь в одном случае из 80-100 нарушений. Можно выделить несколько факторов, из-за которых возникает

такая ситуация. Так, одним из главных факторов является то, что на многих дорогах, где водители превышают скорость, отсутствуют камеры слежения, а также по близости нет сотрудников ДПС. Анализируя судебную практику по правонарушениям в области дорожного движения, автор отмечает, что средства видеофиксации в качестве доказательств по делу во многом облегчают его разрешение. Поэтому представляется необходимым не только увеличение количества средств фото-видеофиксации, но и поддержание их качественной работы, так как во многих регионах камеры не действуют ввиду необходимости ремонта. Однако в сфере фото-видеофиксации также существуют проблемы применения. Так, например, исходя из доклада начальника ГУ МВД по Саратовской области Сергея Аренина выходит, что в области не работают 60% камер видеофиксации. Несмотря на достаточное ежегодное финансирование данной сферы, полностью усовершенствовать действие камер на дорогах не позволяет необходимость ремонта многих камер, а также ввода некоторых в эксплуатацию. Так, на некоторых дорогах Саратова камеры установлены, но пока не работают. Однако заместитель председателя правительства региона Василий Разделкин на пресс-конференции, посвященной безопасности дорожного движения, отметил, что система фиксации – одна из самых эффективных систем, в том числе и в Саратовской области. В 2012 году было принято решение о том, чтобы этот механизм заработал. На сегодняшний момент фото- видеофиксацией охвачены все дороги региона. Помимо прочего, в Саратове создают центр управления системой фото- и видеофиксации, а также планируют вместе с остальными регионами запустить аппаратно-программный комплекс «Безопасный город» к 2020 году.

Анализируя судебную практику по правонарушениям в области дорожного движения, стоит отметить, что средства видеофиксации в качестве доказательств по делу во многом облегчают его разрешение.

По мнению автора, административная ответственность будет эффективно воздействовать на поведение участников дорожного движения лишь при

условии ее законного, справедливого, а также своевременного применения, что достигается точным следованием требованиям административно-процессуальных норм КоАП РФ, регламентирующих производство по делам об административных правонарушениях. По общему правилу о совершении административного правонарушения в области дорожного движения составляется протокол. При составлении протокола лицу, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении, а также иным участникам производства по делу разъясняются их права и обязанности, предусмотренные КоАП РФ, о чем делается запись в протоколе. В ст. 28.6 КоАП РФ предусмотрены случаи, когда протокол об административном правонарушении не составляется. Например, протокол не составляется в случае выявления административного правонарушения, предусмотренного гл. 12 КоАП РФ, зафиксированного с применением работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средств фото- и киносъемки, видеозаписи. Необходимо заметить, что при выявлении административного правонарушения в области дорожного движения вышеперечисленных технических средств, презумпция невиновности не действует. Так, в указанных ситуациях лица должны будут доказывать свою невиновность.

Заключение. Быстрое развитие и изменение общественных отношений в области дорожного движения приводит к необходимости своевременного законодательного закрепления юридической ответственности в этой отрасли. Именно научное исследование проблем, существующих в указанной сфере, позволяет выявлять пробелы в законодательстве, а также установить возможные меры для решения таких проблем.

Изучив лишь некоторые проблемные аспекты применения административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, автор приходит к выводу о том, что даже быстрое реагирование законодателя на изменение общественных отношений не всегда решает

образовавшиеся проблемы. В этой связи важную роль играет разъяснение норм в области дорожного движения в целях их дальнейшего правильного применения.

В бакалаврской работе были разграничены административная и уголовная ответственность в области дорожного движения – выявление таких разграничений важно для уяснения проблемных аспектов, образующихся именно в сфере административного права. Однако нельзя не отметить и тесную связь административной и уголовной ответственности. Так, нами было установлено, что в настоящий момент признаком разграничения этих видов юридической ответственности является не только общественная опасность, но и повторность совершения деяния (ст. 264.1 УК РФ).

Основное было уделено автором проблемам квалификации правонарушений, предусмотренных главой 12 КоАП РФ в современный период. На примере судебной практики были разобраны все элементы состава административного правонарушения. Особое внимание в исследовании было отведено субъектам административных правонарушений в области дорожного движения. В частности, автором была рассмотрена административная ответственность юридического лица за правонарушения в области дорожного движения, выявлены мнения ученых о справедливости установления такой ответственности для юридических лиц. Кроме того, были выявлены некоторые проблемные аспекты производства по делам о правонарушениях в области дорожного движения. Так, по многим вопросам существуют различные точки зрения ученых, некоторые из которых противоположны друг другу. Поэтому в данной сфере законодателю важно выбрать правильное направление, найти такие пути решения этих проблем, которые максимально соответствовали бы основным принципам производства по делам об административных правонарушениях, а также не нарушали прав и свобод участников производства.

Таким образом, рассмотрев некоторые проблемы, возникающие в связи с установлением административной ответственности в области дорожного движения, мы пришли к выводу о том, что большинство из них выявляются только при изучении судебной практики. Поэтому представляется важным своевременное выявление и обобщение законодателем таких проблем с целью их дальнейшего решения. Кроме того, необходимым является и дальнейшее научное изучение пробелов в праве, и поиск способов их устранения. Такие действия помогут не только усовершенствовать законодательство, устанавливающее административную ответственность за правонарушения в области дорожного движения, но и обеспечить безопасность дорожного движения.