

Министерство образования и науки Российской Федерации  
Федеральное государственное автономное  
образовательное учреждение высшего образования  
«Российский государственный профессионально-педагогический университет»  
Институт гуманитарного и социально-экономического образования  
Кафедра документоведения, истории и правового обеспечения

К ЗАЩИТЕ ДОПУСКАЮ:  
Заведующий кафедрой ДПО  
\_\_\_\_\_ М.Б. Ларионова  
« \_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

## АРЕСТ КАК ВИД АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Выпускная квалификационная работа  
по направлению подготовки 44.03.04 Профессиональное обучение  
(по отраслям)  
профиля подготовки «Правоведение и правоохранительная деятельность»  
специализации «Административное право»

Идентификационный код ВКР: 502

Исполнитель:  
студент группы Пу-413С АП

О.Р. Максименков

Руководитель:  
доцент кафедры ДПО,  
канд. ист. наук

М.В. Сумачева

Нормоконтролер:  
доцент кафедры ДПО,  
канд. ист. наук

С.Л. Разинков

Екатеринбург 2017

## СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	9
1.1. Понятие и содержание безопасности дорожного движения .....	9
1.2. Административно-правовое регулирование безопасности дорожного движения.....	20
2. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АДМИНИСТРАТИВНОГО АРЕСТА КАК ВИДА АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ .....	34
2.1. Виды административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения .....	34
2.2. Понятие и особенности административного ареста как вида административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения.....	49
3. МЕТОДИЧЕСКАЯ РАЗРАБОТКА УРОКА.....	58
ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....	67
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ.....	700
ПРИЛОЖЕНИЯ	
1. Динамика административных правонарушений в сфере дорожного движения за 2015 – 2016 г.г., зарегистрированных сотрудниками ДПС ГИБДД МО МВД России «Шалинский».....	777
2. Анализ мер административного воздействия по результатам работы личного состава отделения ДПС ГИБДД МВД России «Шалинский» по пресечению нарушений, являющихся основными причинами ДТП за 10 месяцев 2016 года.....	78
3. Справка ГИБДД МО МВД России «Шалинский» об исполнении постановлений суда о назначении наказания в виде административного ареста за совершение правонарушений в области дорожного движения за 10 месяцев 2016 года.....	79

## ВВЕДЕНИЕ

Рассматриваемая в выпускной квалификационной работе тема актуальна, поскольку в центре внимания оказывается сфера транспортной безопасности, в частности деятельность ДПС ГИБДД в области обеспечения дорожно-транспортной безопасности, а именно выполнение подразделениями ДПС ГИБДД основной задачи дорожно-патрульной службы – обеспечения соблюдения участниками дорожного движения Правил дорожного движения в целях сохранения жизни, здоровья и имущества, защиты законных прав и интересов граждан и юридических лиц, а также интересов общества и государства, обеспечения безопасного и бесперебойного движения автотранспорта.

За последние 10 лет количество зарегистрированных автотранспортных средств в России увеличилось с 34 млн. до 55,6 млн. единиц. На сегодняшний день в Госавтоинспекции зарегистрировано более 43,3 млн. легковых автомобилей, более 6,2 млн. – грузовых, 880 тысяч автобусов, 2,3 млн. единиц мототранспорта и более 2,8 млн. прицепов и полуприцепов. В среднем, количество транспортных средств каждый год возрастает на 1,5 млн. единиц, среди них большую часть составляют легковые автомобили<sup>1</sup>.

Автомобиль, как и иные транспортные средства, представляет собой источник повышенной опасности, в силу чего к лицам, владеющим и управляющим автомобилем, предъявляется ряд специальных требований. Это делается для того, чтобы обеспечить их безопасность, а также безопасность других участников движения.

По официальной информации ДОБДД МВД РФ, за 2015 год в Российской Федерации произошло 199431 дорожно-транспортное происшествие, в результате которых погибли 26567 человек, а 250635 получили ранения. 11845

---

<sup>1</sup> Качество предоставления государственных услуг населению по линии Госавтоинспекции постоянно совершенствуется [Электронный ресурс] // Официальный сайт ГИБДД РФ. URL: <http://www.gibdd.ru/news/672> (дата обращения: 20.01.2017).

ДТП произошли по вине водителей, находившихся за рулем в состоянии опьянения. В результате этих ДТП 1954 человека погибли, а 17280 получили ранения. За прошедший год произошло 20262 ДТП с участием детей, в которых 898 детей погибли, а 21149 получили ранения<sup>1</sup>.

Подавляющее большинство пострадавших – люди трудоспособного возраста. Анализ практики показывает, что по-прежнему наибольшее количество ДТП происходит по причине нарушения водителями транспортных средств Правил дорожного движения<sup>2</sup>. За 2015 год по причине нарушения ПДД было совершено 169437 ДТП, в которых погибли 22221 человек, а 223696 получили ранения различной степени тяжести<sup>3</sup>.

Безусловно, для стабилизации обстановки с аварийностью необходимы совершенствование дорожно–транспортной инфраструктуры, высокое правосознание населения и усиленная пропаганда соответствующих правовых норм. Тем не менее, ни одно государство не может обойтись без административно–правовых методов обеспечения безопасности дорожного движения, реализуемых преимущественно специализированными подразделениями дорожной полиции.

МВД России участвует в формировании и реализации основных направлений обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации; организует и проводит мероприятия по предупреждению дорожно–транспортных происшествий и понижению тяжести их последствий; образует и осуществляет в соответствии с законодательством Российской Федерации

---

<sup>1</sup> Информация ДОБДД о дорожно–транспортных происшествиях за 2015г. [Электронный ресурс] // Официальный сайт ГИБДД РФ. URL: <http://www.gibdd.ru/news/672> (дата обращения: 20.01.2017).

<sup>2</sup> О Правилах дорожного движения (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»): Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 10.09.2016) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531; Официальный интернет-портал правовой информации [Электронный ресурс]. URL: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&prevDoc=102026836&backlink=1&&nd=102409171>

<sup>3</sup> Информация ДОБДД о дорожно–транспортных происшествиях за 2015г. [Электронный ресурс] // Официальный сайт ГИБДД РФ. URL: <http://www.gibdd.ru/uploads/a6489eccaf6791d6fbc04d954259379c.Pdf> (дата обращения: 20.01.2017).

специальные контрольные, надзорные и разрешительные функции в области обеспечения безопасности дорожного движения (п. 20 ст. 12 Положения о Министерстве внутренних дел Российской Федерации<sup>1</sup>). При этом «безопасность дорожного движения подобает рассматривать более обширно – с конституционно-правовой точки зрения как одну из гарантий конституционного права на жизнь»<sup>2</sup>. В этих условиях особую актуальность приобретает деятельность органов внутренних дел по предупреждению нарушений в сфере безопасности дорожного движения, на «переднем крае» которой находится ГИБДД и ее подразделения. Как отмечается в литературе, «на данный момент сложилась ситуация, констатирующая присутствие целого комплекса значительных недостатков функционирования административно-правового механизма обеспечения безопасности дорожного движения. При всем том, как показывают большинство авторитетных источников, существенная проблема состоит именно в нарушении законодательства (прежде всего – Правил дорожного движения) участниками дорожного движения и лицами, ответственными за соблюдение норм и правил в сфере безопасности дорог и эксплуатации транспортных средств, а также в обеспечении управления компетентными государственными структурами, и в частности ГИБДД, следствия деятельности которой во многом определяют наличие или отсутствие действительной возможности решения рассматриваемой проблемы»<sup>3</sup>. Для наглядности анализируемых положений в Приложении А выпускной квалификационной работы представлена негативная динамика административных правонарушений в сфере дорожного движения за 2015 –

---

<sup>1</sup> Вопросы Министерства внутренних дел Российской Федерации (вместе с «Положением о Министерстве внутренних дел Российской Федерации»): Указ Президента РФ от 01.03.2011 № 248 (ред. от 03.08.2015) // Собрание Законодательства РФ. 2011. № 10. Ст. 1334; Собрании законодательства Российской Федерации от 10 августа 2015 г. N 32. ст. 4748.

<sup>2</sup> Коняев С.А. Конституционное регулирование сферы дорожного движения в зарубежных странах // Конституционное и муниципальное право. 2011. № 7. С.62.

<sup>3</sup> Михайловский И.Г. Административная правосубъектность Государственной инспекции безопасности дорожного движения в сфере правоохранительной деятельности: автореферат дис... канд. юрид. наук. [Электронный ресурс]. URL: <http://rudocs.exdat.com/docs/index-99864.html> (дата обращения: 21.06.2016).

2016 г.г., зарегистрированных сотрудниками ДПС ГИБДД МО МВД России «Шалинский».

Сказанное обуславливает актуальность рассматриваемой выпускной квалификационной работе темы.

Целью выпускной квалификационной работы является всестороннее изучение ареста как вида административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения. Проведение анализа практики реализации административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения, практики назначения административного ареста за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения. В том числе речь идет о практике, связанной с осуществлением профессиональной деятельности в составе ГИБДД МО МВД России «Шалинский» автора данной выпускной квалификационной работы.

Поставленная цель реализуется путем решения следующих задач:

- изучение понятия и содержания безопасности дорожного движения;
- исследование вопросов административно-правового регулирования безопасности дорожного движения;
- анализ видов административной ответственности за нарушение ПДД
- анализ особенностей адм. ареста как вида административной ответственности

Объектом исследования, проведенного в рамках выпускной квалификационной работы, выступают общественные отношения, складывающиеся по поводу применения ареста как вида административной ответственности за нарушение ПДД.

Предметом выступает сфера административного законодательства, регламентирующего такой вид наказания за совершение правонарушений в области безопасности дорожного движения, как административный арест.

Степень исследованности рассматриваемой проблематики в юридической литературе достаточно высока. Вопросы обеспечения безопасности дорожного движения освещаются в работах В.И. Майорова, А.С. Ловинюкова,

С.М. Зырянова, Ю.П. Луконина. Отдельные аспекты организации и деятельности ГИБДД как органа, функцией которого является обеспечение безопасности дорожного движения, стали предметом исследования таких ученых, как С.Н. Чмырев, А.А. Белов, Ф.З. Эльбердова, В.Л. Сандалов, М.А. Макаренко, Н.П. Балашова, Д.В. Макаров, А.А. Гуничев, вопросы функционирования дорожно-патрульной службы ГИБДД рассматривались С.Н. Дмитриевым и Р.Я. Зайцевым. Проблемы административной ответственности за правонарушения в сфере дорожного движения нашли отражение в трудах Г.Х. Гуменюк, О.А. Ивановой, А.Н. Костылева. Проблемы безопасности дорожного движения рассматривались в трудах И.В. Ахременко, Н.С. Бондаря, А.И. Васильева, В.З. Гущина, В.В. Захаренко, В.Д. Кондратьева, Б.П. Кондрашова, В.В. Лапаевой, А.М. Медведева, Д.М. Овсянко, И.В. Питеркина, С.В. Пчелинцева, В.Н. Соколова, Е.И. Спектра, С.В. Степашина, Н.В. Сухаревой, С.Д. Хазанова, А.П. Шергина и др. Вместе с тем в работах перечисленных авторов отражены лишь отдельные аспекты проблем административной ответственности за правонарушения в сфере безопасности дорожного движения. Нет исследований, непосредственно посвященных административному аресту, применяемому в качестве меры наказания при производстве по делам о нарушениях правил дорожного движения. Постоянное совершенствование нормативного регулирования сферы безопасности дорожного движения также актуализирует обращение к теме выпускной квалификационной работы.

Нормативную базу исследования составляют Конституция РФ, федеральное законодательство, нормативные акты Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, министерств и ведомств (главным образом – МВД), относящиеся к исследуемой проблеме.

Эмпирическую основу выпускной квалификационной работы составила судебная практика по делам об административных правонарушениях в сфере дорожного движения.

Методологической основой ВКР являются системный подход и базирующиеся на нем общие и частные (исторический, сравнительно-правовой, формально-логический) научные методы исследования.

Практическая значимость исследования обусловлена формулированием предложений по совершенствованию норм административного законодательства, регулирующих отношения обеспечения безопасности дорожного движения, устанавливающих основания, условия и процедуру привлечения к административному аресту за совершение административных правонарушений в сфере дорожного движения. Кроме того, углубленное изучение вопросов административного ареста как меры наказания за совершение правонарушений в сфере дорожного движения имеет значение для правильного применения права в деятельности автора данной работы.

Поставленные цель и задачи определяют структуру исследования: выпускная квалификационная работа включает введение, две главы и четыре параграфа, заключение, список использованной литературы.



# 1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

## 1.1. Понятие и содержание безопасности дорожного движения

Безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам.

Обеспечение безопасности дорожного движения является составной частью обеспечения безопасности Российской Федерации.

Вопросы обеспечения безопасности (как внутренней, так и внешней) постоянно находятся в числе приоритетных задач любого общества и государства. Признавая человека, его права и свободы высшей ценностью, государство через органы законодательной, исполнительной и судебной власти обеспечивает и осуществляет функцию защиты (охраны) личности (ее прав и свобод), общества (материальных и духовных ценностей), государства (конституционного строя, суверенитета, территориальной целостности), окружающей среды от воздействия многочисленных внешних и внутренних угрожающих факторов<sup>1</sup>.

Несмотря на то что вопросы обеспечения безопасности дорожного движения интересовали общество с момента возникновения транспортных средств, сам термин «безопасность дорожного движения» (как в международно-правовых документах, так и в нормативных правовых актах нашего государства) употребляется с середины прошлого века<sup>2</sup>, а как научно-правовая категория термин «безопасность дорожного движения» стал

---

<sup>1</sup> Елагин А.Г., Казаков А.Я. Управление деятельностью по обеспечению безопасности: Научное издание. М.: Академия управления МВД России, 2010. С. 9.

<sup>2</sup> Конвенция о дорожном движении вместе с Протоколом о дорожных знаках и сигналах (заключена в Женеве 19 сентября 1949 г.) [Электронный ресурс]. URL: [http://www.consultant.ru/library/konvenciy\\_173/](http://www.consultant.ru/library/konvenciy_173/) (дата обращения: 20.01.2017).

формироваться сравнительно недавно, в середине 70 – х годов XX века, и не находит однозначного толкования в настоящее время.

Представители отечественной науки разрабатывают понятие, особенности и отличительные признаки правовых категорий, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения, в российской правовой науке. Несомненно, содержание элементов, характеризующих признаки исследуемых терминов, трансформировалось с учетом совершенствования нормативных правовых актов, регламентирующих общественные отношения в области дорожного движения, а также с учетом развития научных представлений в указанной области.

Невозможно не согласиться с В.В. Головко, который, исследуя безопасность дорожного движения, прямо указывает на существование методологических трудностей, связанных с определением рубежей между содержательной частью рассматриваемого процесса (т.е. структур и функций, подлежащих защите) и аспектом, связанным с методами и средствами обеспечения их безопасности<sup>1</sup>.

Сравнительный анализ международных нормативных правовых актов<sup>2</sup>, а также нормативных правовых актов нашего государства позволяет утверждать, что, несмотря на закрепление и использование термина «безопасность дорожного движения», законодательное толкование рассматриваемого понятия не приводилось до принятия Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196 – ФЗ «О безопасности дорожного движения»<sup>3</sup>, в котором под безопасностью дорожного движения понимается состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно–транспортных происшествий и их последствий.

---

<sup>1</sup> Головко В.В. К вопросу о понятии безопасности дорожного движения // Правопорядок: история, теория, практика. 2015. № 1. С. 62–69.

<sup>2</sup> Конвенция о дорожном движении (заключена в Вене 8 ноября 1968 г.). [Электронный ресурс]. URL: [http://www.consultant.ru/cons\\_doc\\_LAW\\_136493/](http://www.consultant.ru/cons_doc_LAW_136493/) (дата обращения: 20.01.2017).

<sup>3</sup> О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.

Является бесспорной позиция Босхамджиевой Н.А., согласно которой происходящие политические и социально–экономические изменения в обществе, преобразования в системе государственного управления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, направленные на ее организационно–правовое улучшение, позволили сформулировать концептуальное понимание безопасности дорожного движения, которое получило нормативное закрепление, однако продолжение научной дискуссии говорит о необходимости его дальнейшего исследования<sup>1</sup>.

«Логично было бы предположить, что разработчики Федерального закона «О безопасности дорожного движения» в 1995 году истолковали отдельные методологические составляющие элементы понятия безопасности как общего аспекта применительно к понятию «безопасность дорожного движения» как частному (разновидности безопасности), хотя не совсем понятно, почему Федеральный закон от 28 декабря 2010 г. № 390 – ФЗ «О безопасности» не содержит понятийный аппарат и, соответственно, не обнаруживает основные термины, используемые в нем, в том числе и не раскрывает термин «безопасность». Вполне возможно, что наличие значительного количества научных подходов к понятию «безопасность» не позволило законодателям прийти к общему пониманию совокупности качественных и количественных характеристик, в полной мере раскрывающих рассматриваемое понятие»<sup>2</sup>.

Основной нормативный правовой акт в рассматриваемой сфере – Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» – определяет безопасность дорожного движения как состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно–транспортных происшествий и их последствий. «Лингвистический анализ смыслового содержания законодательно закрепленного понятия «безопасность дорожного движения» на основе использования семантических подходов санкционирует

---

<sup>1</sup> Босхамджиева Н.А. Общая характеристика безопасности дорожного движения // Административное право и процесс. 2013. № 9. С. 24.

<sup>2</sup> Калюжный Ю.Н. Отдельные теоретические подходы к толкованию понятия «безопасность дорожного движения» // Транспортное право. 2016. № 2. С. 3.

установить использование в рассматриваемом понятии качественных характеристик, оценочных показателей и критериев. Так, состояние обозначает массу значений переменных состояний объектов. Соответственно, относительно к состоянию дорожного движения законодатель умышленно закрепляет изменчивость дорожного движения, и это соответствует реальной ситуации. А закрепляя термин «степень защищенности» его участников, законодатель снова использует оценочные критерии защищенности, указывая на прямую зависимость «степени» от факторов, влияющих на стабильность функционирования «защищенности» таких, как возможность наступления потенциально опасных ситуаций – дорожно–транспортных происшествий и их последствий, которые являются источником возникновения негативных явлений»<sup>1</sup>.

Одним из первых представителей отечественной науки, изучавших совокупность общественных отношений, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения, является В.В. Лукьянов, который утверждает, что «безопасность дорожного движения – это не уровень защищенности участников дорожного движения, а полная их защищенность от дорожно–транспортных происшествий», а под безопасностью понимает состояние процесса дорожного движения, которое исключает угрозу совершения ДТП со всеми вытекающими последствиями, так как водитель сохраняет возможность управления автомобилем по своей разумной воле, руководствуясь правилами дорожного движения<sup>2</sup>.

Со смысловой стороны указанное понятие наиболее точно характеризует безопасность, хотя, конечно же, полная защищенность участников дорожного движения от ДТП является идеалом обеспечения безопасности дорожного движения, а сохранение водителем возможности управления автомобилем по своей разумной воле, руководствуясь Правилами дорожного движения, не гарантирует возможности невозникновения ДТП по причине технической

---

<sup>1</sup> Калюжный Ю.Н. Отдельные теоретические подходы к толкованию понятия «безопасность дорожного движения» // Транспортное право. 2016. № 2. С. 5.

<sup>2</sup> Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения. М.: Юрид. лит., 1974. 412 с.

неисправности транспортного средства либо по вине другого водителя, пренебрегающего требованиями ПДД, а также иных обстоятельств и условий дорожного движения. В этом отношении показательны беспилотные автомобили. Так, в частности, разработкой автомобиля, который ездит без водителя, занимается корпорация Google. В целях реализации этого проекта разработчики добились существенных корректировок Правил дорожного движения в штатах Невада и Калифорния. На сегодняшний день там допускается эксплуатация автомобиля без водителя<sup>1</sup>.

Масштабный подход к созданию беспилотных машин применяет корпорация Renault–Nissan. Она планирует создание 10 автомобилей с функциями автономного вождения до 2020 года. К 2018 году они будут не только способны ехать без водителя и менять полосы движения, но и к 2020 самостоятельно пересекать перекрестки, кроме того, двигаться в пробках<sup>2</sup>. Беспилотные автомобили разрабатывает и компания Tesla. С помощью программного обновления она ввела в своих машинах автопилот. Он работает ещё не везде и игнорирует светофоры, но по обычной дороге способен ехать без водителя. Илон Маск обещает, что они сделают автомобиль полностью беспилотным в течение двух лет, к 2018 году.

Беспилотные автомобили компании Alphabet были самыми первыми и на сегодняшний день проехали более 2.2 млн. километров. За последние 5 лет тестирования была информация лишь об одном ДТП вызванной машиной в феврале 2016 года.

Однако уже в июле 2015 года впервые произошло ДТП с участием беспилотного автомобиля, в котором есть пострадавшие: незначительные травмы получили сотрудники компании Google, наблюдавшие за работой беспилотного автомобиля, и водитель авто, который врезался в самоуправляемый автомобиль сзади. По данным компании Google, за шесть лет

---

<sup>1</sup> Когда руль не нужен. Машины с автопилотом выходят на дороги. [Электронный ресурс]. URL: [www.rg.ru/2014/05/29/google-auto.html](http://www.rg.ru/2014/05/29/google-auto.html). (дата обращения: 20.01.2017).

<sup>2</sup> 36 проектов беспилотных автомобилей. [Электронный ресурс]. URL: <https://geektimes.ru/post/277788/> (дата обращения: 20.01.2017).

испытаний машин без водителей, с учетом около трех миллионов километров общего пробега этих машин, это ДТП стало четырнадцатой аварией с беспилотными автомобилями, но первой, в которой есть люди, получившие травмы<sup>1</sup>.

Таким образом, технический прогресс значительно изменяет общественные отношения, связанные с дорожным движением, допуская в него беспилотный автомобиль, который, несомненно, спустя время будет внедряться на российские автодороги, и первые шаги в этом направлении уже сделаны. Россия будет стремиться показать к чемпионату мира по футболу 2018 года свой автономно–движущийся автомобиль<sup>2</sup>. Научно–технический прогресс вносит определенные опасности, риски в процесс дорожного движения, но его диалектика заключается в том, что без дальнейшего технического развития невозможно решить многие проблемы обеспечения безопасности дорожного движения.

Конечно, допуску подобных транспортных средств к участию в дорожном движении должны предшествовать изменения нормативных правовых актов, регламентирующих общественные отношения в рассматриваемой области, которые будут направлены на совершенствование, в том числе и основополагающего понятийного аппарата. Закономерно возникают вопросы. Какой будет законодательная терминология в отношении данных автомобилей (беспилотный автомобиль, самодвижущийся автомобиль, машина с автопилотом или иная интерпретация)? Кто является водителем в случае движения по дорогам беспилотного автомобиля? Насколько беспилотный автомобиль является безопасным для остальных участников дорожного движения? Кто в случае наступления ДТП будет нести административную, гражданско–правовую, уголовную ответственность за вред,

---

<sup>1</sup> Беспилотное авто Google впервые попало в ДТП с пострадавшими. [Электронный ресурс]. URL: [www.rg.ru/2015/07/17/car-site.html](http://www.rg.ru/2015/07/17/car-site.html). (дата обращения: 20.01.2017).

<sup>2</sup> Российская Федерация стремится представить к 2018 году беспилотную машину. [Электронный ресурс]. URL: [ria.ru/economy/20151004/1296400446.html](http://ria.ru/economy/20151004/1296400446.html). (дата обращения: 20.01.2017).

причиненный этим автомобилем и т.д.? Должен ли автомобиль сброситься с моста вместо того чтобы врезаться в автобус с детьми? Может ли он кого-то задавить если это «оптимальное» решение?

В.И. Майоров, обращаясь к существующему понятию «безопасность дорожного движения», указывает на то, что оно не отражает всей совокупности общественных отношений, возникающих в связи с удовлетворением транспортной потребности общества, которая значительно шире, так как процессу транспортного перемещения предшествуют процессы его подготовки. Он предлагает расширить понятие «дорожное движение», включив в его содержание совокупность тех общественных отношений, которые складываются на этапах подготовки и организации процесса непосредственно пространственного перемещения, а также вместо термина «дорожное движение» использовать термин «сфера дорожного движения»<sup>1</sup>.

В какой мере является обоснованной позиция по отношению включения в понятие дорожного движения процесса подготовки к нему, покажут дальнейшие научные исследования в рассматриваемой области, однако процесс подготовки к какому-либо событию и факт его совершения – совершенно разные этапы, последующий из которых не всегда является следствием предыдущего в силу множественности причин, зависящих как от воли субъекта, осуществляющего подготовительные мероприятия, так и от объективных факторов, лежащих за пределами воли такового.

В.И. Майоров определяет безопасность дорожного движения как состояние защищенности интересов людей и общества в эффективном удовлетворении транспортной потребности, сохранении жизни, здоровья участников дорожного движения, сохранности материальных ценностей от дорожно-транспортных происшествий, а обеспечение безопасности дорожного

---

<sup>1</sup> Майоров В.И. К вопросу о безопасности в сфере дорожного движения // Транспортное право. 2009. № 4. С. 21.

движения – как деятельность по разработке и реализации мер по снижению возможности возникновения происшествий и тяжести их последствий<sup>1</sup>.

В.В. Головки, В.И. Майоров, Е.А. Ортман, исследуя подходы к понятию «безопасность дорожного движения», указывали на константную необходимость разрешения конфликта противоречия «время – безопасность» в пользу последней<sup>2</sup>, а анализируя понятие «безопасность дорожного движения», одним из его признаков выделили состояние и характер защищенности общественных отношений от угрозы, связанной с опасностью возникновения ДТП, которые могут привести к негативным последствиям. В качестве второго отличительного признака рассматривается место возникновения общественных отношений, т.е. экономическая сфера жизнедеятельности человека, и обосновывают они свою позицию тем, что в экономике общественные отношения непосредственно связаны с государственно–управленческой деятельностью.

А.А. Бахаев утверждает, что содержание исследуемого понятия определяется: состоянием и характером защищенности общественных отношений от угрозы, связанной с опасностью возникновения дорожно–транспортных происшествий и причиненного в результате них вреда, а также с самостоятельностью объекта охраны, защиты и обеспечения интересов участников дорожного движения, осуществляемых государством; связью с охраной конституционных прав граждан на жизнь, охрану здоровья и безопасные условия труда<sup>3</sup>.

Анализ научных позиций ученых, проводивших исследование понятия «безопасность дорожного движения», показывает, что большинство из них

---

<sup>1</sup> Майоров В.И. Административно-правовые проблемы управления обеспечением безопасности дорожного движения. Дис. ... д-ра юрид. наук. Екатеринбург: Изд–во УрГЮА, 1997. 290 с.

<sup>2</sup> Головки В.В., Майоров В.И., Ортман Е.А. Административная деятельность Государственной инспекции безопасности дорожного движения: Учебное пособие. Омск: Изд-во Омского юридического института МВД РФ, 2008. С. 17.

<sup>3</sup> Бахаев А.А. Административно-правовое регулирование дорожного движения: вопросы безопасности и ответственности: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Челябинск: Изд-во ЮрГУ, 2009. С. 7.



определяют рассматриваемое понятие как некое «состояние защищенности». Аналогичной позиции придерживается и законодатель, причем подобный подход прослеживается в отношении определения терминов, связанных с безопасностью в целом (например, транспортная безопасность – состояние защищенности...<sup>1</sup>, национальная безопасность Российской Федерации – состояние защищенности личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз, при котором обеспечиваются реализация конституционных прав и свобод граждан Российской Федерации (далее – граждане), достойные качество и уровень их жизни, суверенитет, независимость, государственная и территориальная целостность, устойчивое социально-экономическое развитие Российской Федерации. Национальная безопасность включает в себя оборону страны и все виды безопасности, предусмотренные Конституцией Российской Федерации и законодательством Российской Федерации, прежде всего государственную, общественную, информационную, экологическую, экономическую, транспортную, энергетическую безопасность, безопасность личности<sup>2</sup>; безопасность дорожного движения – степень защищенности...).

Таким образом, термин «безопасность» определяется через оценочную категорию «состояние (степень) защищенности» и не представляет полную (абсолютную) защищенность чего-либо, так как добиться полной защиты от рисков невозможно. Указанный подход находит свое отражение в научных трудах исследователей. В частности, М.Ю. Зеленков, анализируя задачи обеспечения безопасности государства, указывает на то, что абсолютная безопасность ни в одной области недостижима. Необходимо верно установить желаемую степень, пределы безопасности государства<sup>3</sup>. Близкую по смысловой нагрузке точку зрения высказывают и такие ученые, как Северцев Н.А.,

---

<sup>1</sup> О транспортной безопасности: Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ (ред. от 06.07.2016) // Собрание законодательства РФ. 2007. № 7. Ст. 837; Российская газета. 2016. 8 июля.

<sup>2</sup> О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации: Указ Президента РФ от 31.12.2015 № 683 // Собрание законодательства РФ. 2016. № 1 (часть II). Ст. 212.

<sup>3</sup> Зеленков М.Ю. Правовые основы общей теории безопасности Российского государства в XXI веке. М.: Юридический институт МИИТ, 2002. С. 63.

Бецков А.В., исследуя требования к теории безопасности, выделяют научную основу концепции приемлемого риска, т.е. такого риска, который допускает государство и относится к нему как к норме.

Основными принципами безопасности дорожного движения в нашей стране являются<sup>1</sup>:

1) приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности, то есть главным всегда будет выступать жизнь и здоровье человека, а не имущество и т.п. Это объясняется тем, что ст. 2 Конституции РФ устанавливает, что человек, его права и свободы являются высшей ценностью;

2) приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении. В данном случае речь идет о том, что в первую очередь в отношениях дорожного движения необходимо рассматривать ответственность и полномочия государства, какого-то органа и т.д., а уже потом подходить к ответственности гражданина. Ведь человек мог чего-то не знать и не сделать, а должностное лицо, уполномоченное ему объяснить о каком-то аспекте в обеспечении безопасности дорожного движения, этого не сделало. Или другой пример: на перекрестке неисправен светофор, регулировщик также должным образом не исполнял свои обязанности по упорядочению движения автотранспортных средств и пешеходов, что явилось причиной ДТП. При таких обстоятельствах будет закономерно поставить вопрос о возложении обязанности по возмещению причиненного вреда на должностное лицо, уполномоченное осуществлять регулирование движения на перекрестке с учетом изложенных обстоятельств;

---

<sup>1</sup> Богатырев Д.Ю., Захарова Н.А., Родиков Д.С., Суняев Л.В., Унтерберг Е.С. Комментарий к Правилам дорожного движения в Российской Федерации и Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения (утв. Постановлением Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090) (постатейный) М.: Норма, 2015. С. 171.

3) соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения.

ПДД устанавливают единый порядок дорожного движения, определяют сферу их правового регулирования, которая ограничивается общественными отношениями, связанными только с дорожным движением, и не может распространяться на другие виды движения (например, железнодорожное, водное и т.п.).

Под дорожным движением в Законе о безопасности дорожного движения понимается совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог. При этом под дорогой данный Закон и ПДД понимают обустроенную или приспособленную и используемую для движения транспортных средств полосу земли либо поверхность искусственного сооружения.

На основании вышеизложенного можно сделать следующие выводы.

1. Понятие «безопасность дорожного движения» является многоаспектным и потому сложно определимым. Несмотря на закрепление понятия «безопасность дорожного движения» в федеральном законе, его определение продолжает оставаться дискуссионным. Проведенный в исследовании анализ содержания данного понятия указывает на то, что безопасность дорожного движения определяется:

– спецификой рассматриваемых общественных отношений: состоянием и характером защищенности общественных отношений от угрозы, связанной с опасностью возникновения дорожно-транспортных происшествий и причиненного в результате них вреда;

– самостоятельностью объекта охраны, защиты и обеспечения интересов участников дорожного движения, осуществляемых государством; связью с защитой прав граждан на жизнь, охрану здоровья и безопасные условия труда.

2. Проведенный анализ позволяет сформулировать понятие «безопасность дорожного движения» как публично-правовую категорию: это единый процесс

государственного управления совокупностью общественных отношений, урегулированных нормативными правовыми актами, связанных с перемещением людей и грузов (как транспортными средствами, так и вне их) по дорогам, по поддержанию на необходимом для стабильного развития государства уровне постоянного риска возникновения обстоятельств, препятствующих продолжению этого процесса и (или) негативных последствий в виде гибели или ранения людей, повреждений транспортных средств, сооружений, грузов либо причинения иного материального ущерба.

3. Представляется целесообразной корректировка понятия «безопасность дорожного движения» с учетом вышеприведенной формулировки.

## 1.2. Административно–правовое регулирование безопасности дорожного движения

Безопасность дорожного движения при всем обилии технических аспектов, бесспорно, является прежде всего социальной проблемой, следовательно, подчиняется общим законам регулирования социальных процессов. Основным регулятором общественных отношений в области дорожного движения выступает достаточно сложная и разветвленная система административно–правовых норм.

В рассматриваемой сфере общественных отношений базовым нормативным правовым актом является Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения». Указанный законодательный акт определяет приоритетные направления и принципы государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения, основные формы и методы их реализации, регламентирует основные требования, предъявляемые к субъектам, функционирующим в данной области.

Кроме этого, дорожное движение по дорогам страны регулируется принятыми Правительством РФ 23 октября 1993 г. Правилами дорожного

движения Российской Федерации, а также еще как минимум 15 нормативными актами Правительства России и нормативно-правовыми актами Минтранса России и МВД России, которые в той или иной степени затрагивают вопросы правового регулирования движения по автодорогам<sup>1</sup>.

Принятие Закона «О безопасности дорожного движения» явилось поворотным этапом всей системы правового регулирования в области обеспечения безопасности дорожного движения. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» положил конец бессистемному распространению ведомственных нормативных актов, стремившихся регулировать неоправданно широкий круг общественных отношений: от определения технических показателей эксплуатации транспорта, вплоть до установления прав и обязанностей граждан, участвующих в дорожном движении.

«К сожалению, многие его нормы не нашли своей правовой разработки и поэтому на практике не работают, оставаясь фактически декларациями. Это касается отдельных провозглашенных Законом принципов, таких как приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности, приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении»<sup>2</sup>.

Так, например, не разграничены в достаточной мере полномочия участвующих в обеспечении безопасности движения субъектов, что сказывается на конечных результатах совместной деятельности.

Материалы анализа норм Федерального закона «О безопасности дорожного движения» с учетом практики их реализации показывают, что ряд

---

<sup>1</sup> Напр.: О Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения: Постановление Правительства РФ от 25 апреля 2006 г. № 237 (в ред. от 24 июля 2008 г.) // Собрание Законодательства РФ. 2006. № 18. Ст. 2004 (Собрание законодательства РФ. 2008. № 26. ст.3065); Об особенностях применения отдельных положений Правил дорожного движения Российской Федерации: Постановление Правительства РФ от 28 февраля 2006 г. № 109 // Собрание Законодательства РФ. 2006. № 11. Ст. 1179 и др.

<sup>2</sup> Молчанов П.В. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения»: вопросы и пути совершенствования // Административное право и процесс. 2014. № 7. С. 61.

его положений нуждается в уточнении и (или) пересмотре. Имеются также пробелы в правовом регулировании тех или иных, важных с точки зрения практики и нуждающихся в законодательной регламентации, вопросов.

Так, можно отметить несоответствие в определении в отдельных положениях Закона круга лиц, чьи интересы, как провозглашается в данном документе, Закон призван защищать.

Это вытекает, например, из сравнительного анализа формулировки основной задачи данного Закона (абз. 2 ст. 1) и корреспондирующего с указанным положением определения термина «безопасность дорожного движения» (абз. 3 ст. 2). В первом случае предусматривается, что основной задачей Закона является «охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства» от дорожно–транспортных происшествий и их последствий.

В ст. же 2 (абз. 3) указывается совершенно иной, более узкий, круг лиц, правам и законным интересам которых, по смыслу данной нормы, может быть причинен ущерб в результате дорожно–транспортных происшествий. Здесь это уже только «участники дорожного движения».

С точки зрения необходимости уточнения, более четкого определения действия закона по кругу лиц, а также учитывая, что анализируемые положения данного базового Закона являются законодательной основой для разработки иных нормативных правовых актов в данной области, например, в вопросах организации и осуществления государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения, они служат определенными критериями разграничения, подобные неточности нуждаются в устранении.

В этом плане представляется очевидным, что в результате дорожно–транспортного происшествия фактически причиняется материальный и иной ущерб не только гражданам, непосредственно участвующим в дорожном движении, но также и юридическим лицам (владельцам транспортных средств, собственникам перевозимых автотранспортом грузов, материальных ценностей), владельцам дорог и иным субъектам деятельности в

рассматриваемой сфере, а также лицам, не имеющим непосредственного отношения к процессу дорожного движения, – собственникам расположенных на прилегающих к дорогам территориях объектов, принадлежащих предприятиям, учреждениям, организациям и гражданам. В связи с этим представляется целесообразным прежде всего внести необходимые коррективы в абз. 3 ст. 2.

Соответственно нуждается в уточнении и определении в абз. 4 ст. 2 термина «дорожно–транспортное происшествие». ДТП фактически совершаются не только в границах дорог, но и на прилегающих к ним территориях (дворы, жилые массивы, стоянки, автозаправочные станции, дома и иные сооружения и т.п.).

В целях устранения имеющегося расхождения в соответствующих положениях Закона, где упоминается о ДТП и его последствиях, и практикой регистрации, учета и рассмотрения дел о таких происшествиях, в определении термина «дорожно–транспортное происшествие» (абз. 4 ст. 2) после слов «и с его участием» либо после слов «по дороге» целесообразно дополнить словами «(на дороге или прилегающей к ней территории)».

Кроме того, целесообразно дополнить изложенный в ст. 2 перечень основных терминов определением прилегающей территории как территории, непосредственно прилегающей к дороге и не предназначенной для сквозного движения транспортных средств (дворы, жилые массивы, автостоянки, АЗС, предприятия и т.п.). Важное практическое значение точного определения критериев дорожно–транспортного происшествия с учетом вышеизложенного в специальном обосновании не нуждается.

Не менее важным представляется точное определение такого важнейшего в исследуемой сфере термина, как «дорога». Большие разночтения возникают при толковании таких использованных в определении данного термина, широких, неоднозначных критериев, как «приспособленная и используемая для движения полоса земли». Под такое определение, например, фактически подпадают приспособленные для движения транспортных средств,

технологического транспорта, участки закрытых территорий крупных предприятий, территорий, на которых осуществляются карьерные разработки, и т.п., а также отдельные случаи, связанные с перемещением тракторов, самоходных сельскохозяйственных машин в процессе производства сельскохозяйственных работ и т.п.

Уже упомянутую ст. 2 следует дополнить новым термином «оставление места дорожно-транспортного происшествия – действие или бездействие, совершенное лицом, причастным к происшествию, и направленное на сокрытие факта происшествия и участия в нем с целью избежать административной, гражданской и иной ответственности», в целях корреспонденции с ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ.

Поскольку законодательное определение терминов и понятий имеет исключительное значение в правовой регламентации деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, целесообразно расширить содержащийся в Законе перечень основных терминов и их определений.

Так, в настоящее время в Законе неоправданно отсутствует определение терминов «опасные грузы», «тяжеловесные и крупногабаритные грузы». Более того, в Законе вообще отсутствуют нормы, устанавливающие особые требования к организации и осуществлению перевозок указанных категорий грузов, а также компетенцию органов и лиц, определяющих порядок и ответственных за их осуществление. Между тем КоАП РФ предусмотрены специальные составы административных правонарушений (например, ст. 12.21.1 и 12.21.2), связанные с нарушением установленных требований по перевозке таких грузов.

По существу, нереализованным осталось такое важное направление, как установление полномочий и ответственности Правительства Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации. В настоящее время сфера компетенции, полномочия государственных органов изложены в нормативных актах – положениях о конкретных министерствах и ведомствах



или их самостоятельных службах (подразделениях), утвержденных Правительством. Вместе с тем вопросы обеспечения безопасности дорожного движения (за исключением МВД России и Минтранса России) не находят своего отражения.

Требуют детальной нормативно-правовой регламентации вопросы распределения компетенции между федеральным центром, субъектами Российской Федерации и органами местного самоуправления. В Законе используется понятие «проведение государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения», но ни в самом Законе, ни в других нормативных правовых актах не раскрывается, в чем же заключается эта политика.

Закон содержит самостоятельную главу «Программы обеспечения безопасности дорожного движения», которая дана в самом общем виде. Закон не устанавливает обязанности и регулярность разработки таких программ. Не урегулированы вопросы, касающиеся государственного управления региональными программами, порядка разработки, согласования, утверждения, финансирования, реализации и оценки эффективности этих программ. Не определены источники финансирования для проведения профилактических мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий.

Необходимо устранить имеющееся внутреннее противоречие в положениях ст. 19, посвященной установлению оснований и порядка запрещения эксплуатации транспортных средств, а также уточнить положения данной статьи с учетом норм КоАП РФ.

В соответствии с ч. 1 ст. 12.5 КоАП РФ основанием для запрещения эксплуатации транспортных средств является управление транспортными средствами при наличии неисправностей и условий, при которых в соответствии с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения такая эксплуатация запрещена. Кроме того, согласно ст. 27.13 КоАП РФ эксплуатация транспортных средств со снятием

государственных регистрационных знаков запрещается при наличии оснований, прямо предусмотренных ст. 9.3, ч. 2 ст. 12.1, ст. 12.4, ч. ч. 2 – 7 ст. 12.5, ч. 2 ст. 12.17.1, ст. 12.37 КоАП РФ.

В отличие от указанных положений КоАП РФ, Федеральный закон (абз. 1 ст. 19) в качестве оснований для запрещения эксплуатации говорит о наличии «неисправностей, создающих опасность безопасности дорожного движения», вступая тем самым в противоречие с вышеназванными положениями КоАП РФ. Подобная несогласованность отмечается и в положениях абз. 1 и 2 ст. 19. Если в первом говорится только о наличии определенных неисправностей как оснований для запрещения эксплуатации, то во втором к ним дополняются и определенные «условия».

Во избежание расширительного толкования положения п. 2 ст. 19 данная норма также нуждается в уточнении, поскольку исчерпывающий перечень субъектов правоприменительной деятельности, наделенных правом осуществлять запрещение эксплуатации транспортных средств, в одних случаях как меру административного пресечения, в других – как меру обеспечения производства по делам об административных правонарушениях, определен КоАП РФ.

В иных случаях, как представляется, речь может идти о компетенции должностных лиц, ответственных за выпуск на линию транспортных средств, что относится к предмету правового регулирования ст. 20 «Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям при осуществлении ими деятельности, связанной с эксплуатацией транспортных средств».

Применительно к ст. 20 можно указать, что требуется уточнить круг субъектов, осуществляющих на территории Российской Федерации деятельность, связанную с эксплуатацией транспортных средств.

Нуждается в дополнительной правовой регламентации, более четком законодательном определении система правового регулирования вопросов,

связанных с установлением безопасных для движения режимов труда и отдыха водителей.

Как представляется, неудачно сформулировано положение п. 1 ст. 23, согласно которому медицинскому переосвидетельствованию подлежат не только водители, но также и кандидаты в водители, что противоречит здравому смыслу.

Подобным образом нуждается в корректировке редакция п. 2 ст. 15, поскольку неясно, о какой ответственности перечисленных здесь лиц, соблюдающих к тому же, как указано, все необходимые требования, идет речь.

Кроме того, в Законе совершенно не нашли отражения, даже в самом общем виде, вопросы, связанные с организацией и обеспечением безопасности дорожного движения в особых условиях (в условиях режима гражданской обороны, чрезвычайного положения и т.п.).

Таким образом, на современном этапе состояния деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения оптимальным является внесение соответствующих изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» продиктованных сегодняшней ситуацией в этой сфере деятельности.

Масштабные изменения в работе по обеспечению безопасности дорожного движения начаты в первые годы XXI века. Именно в это время руководством страны проблема обеспечения безопасности дорожного движения была воспринята как серьезная угроза эффективному экономическому развитию России. В настоящее время принята Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах»<sup>1</sup>, целью которой является сокращение количества лиц, погибших в ДТП. Немаловажно, что при подготовке данной Программы учтен и осмыслен историко-правовой опыт обеспечения безопасности дорожного движения в

---

<sup>1</sup> О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах: Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 (ред. от 25.05.2016) // Собрание Законодательства РФ. 2013. № 41. Ст. 5183; 2016, N 24 . Ст. 3525.

части комплексного подхода к решению стоящих задач. Так, результаты реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20 февраля 2006 г. № 100, свидетельствуют, что использование программно-целевых методов управления в этой сфере позволило значительно улучшить ситуацию с дорожно-транспортной аварийностью в стране. В ходе реализации этой программы основной акцент был сделан на таких важных направлениях, как предупреждение опасного поведения участников дорожного движения, профилактика детского дорожно-транспортного травматизма, развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, совершенствование условий движения транспортных средств и повышение безопасности пешеходов. Активизировалась работа по обеспечению безопасности дорожного движения на региональном и муниципальном уровнях. Во всех субъектах Российской Федерации и большинстве муниципальных образований были приняты и реализовывались соответствующие программы. Таким образом, на федеральном, региональном и местном уровнях были сформированы единые подходы к снижению ущерба, наносимого государству и обществу последствиями дорожно-транспортных происшествий. Итогом реализации программных мероприятий стало сокращение на 18,9 процента числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях. В количественном выражении этот показатель снизился с 34506 человек в 2004 году до 27991 человека в 2012 году. Также отмечается сокращение по таким важным индикаторам, как тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий (на 19 процентов), социальный и транспортный риски (на 17,6 процента и 41 процент соответственно). В целом за 7 лет действия Программы сохранены жизни более 35 тыс. человек.

Вместе с тем, несмотря на эффективность реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах», движение на дорогах России остается небезопасным по сравнению

с наиболее развитыми странами, в частности на 100 тыс. жителей в дорожно-транспортных происшествиях в России гибнет почти в 5 раз больше человек, чем в Нидерландах, и в 2 раза больше, чем в Чехии, уровень автомобилизации в которой почти в 2 раза выше российского.

Целью Программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах» является сокращение случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий, в том числе детей, к 2020 году на 8 тыс. человек (28,82 процента) по сравнению с 2012 годом.

Достижение заявленной цели предполагает использование системного подхода к установлению следующих взаимодополняющих друг друга приоритетных задач по обеспечению безопасности дорожного движения:

- создание системы пропагандистского воздействия на население с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения;

- формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах;

- повышение культуры вождения;

- развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;

- повышение требований к подготовке водителей на получение права на управление транспортными средствами и требований к автошколам, осуществляющим такую подготовку.

Важный блок норм, устремленных на регулирование безопасности дорожного движения, связан с регламентацией деятельности субъектов, реализующих свои полномочия в этой сфере. Непосредственная реализация специальных контрольных, надзорных и разрешительных функций в области обеспечения безопасности дорожного движения возложено на Государственную инспекцию безопасности дорожного движения Министерства

внутренних дел Российской Федерации (Госавтоинспекцию)<sup>1</sup>.

Госавтоинспекция была сформирована 3 июля 1936 г., когда СНК СССР ратифицировал постановлением номер 1182 «Положение о Государственной автомобильной инспекции Главного управления рабоче–крестьянской милиции НКВД СССР»<sup>2</sup>. Приоритетными задачами ГАИ стала борьба с аварийностью, а также разработка технических норм эксплуатации транспорта, и его учёт.

До создания ГАИ регулирование движения на дорогах было возложено на милицию, в составе которой был ОРУД — отдел регулирования уличного движения, в задачи которого входило только лишь непосредственное регулирование движения. ОРУД сохраняется как отдельное подразделение до 50–х годов. Удивительно, но до этого времени собственно регулировщики в состав ГАИ не входили.

Лишь к 1940 году ГАИ систематизировала и привела к общему документу Правила дорожного движения. Был разработан общий для всей страны образец водительского удостоверения, правила учёта и технического осмотра транспортных средств. На ГАИ возлагалась функция организации дорожного движения, обоснование установки знаков и нанесения разметки, контроль за техническим состоянием улиц и дорог.

В период Великой Отечественной войны сотрудники ГАИ были заняты, прежде всего, мобилизацией автотранспорта. Многие сотрудники ГАИ были призваны на военную службу. В послевоенные годы в состав ГАИ включаются ОРУД. В конце 60–х — начале 70–х годов с появлением новых, массовых моделей легковых автомобилей, в структуре ГАИ происходит преобразования выделения отдельных подразделений для дорожно–патрульной службы,

---

<sup>1</sup> О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения (включая Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации): Указ Президента Российской Федерации от 15.06.1998 № 711 (ред. от 01.04.2015) // Собрание Законодательства РФ. 1998. № 25. Ст. 2897; Собрание Законодательства РФ 2015. № 14 ст. 2107.

<sup>2</sup> Положение о Государственной автомобильной инспекции Главного управления рабоче–крестьянской милиции НКВД СССР // [Электронный ресурс] Материалы Википедии. URL: [http://https://ru.wikipedia.org/wiki/Народный\\_комиссариат\\_внутренних\\_дел\\_СССР](http://https://ru.wikipedia.org/wiki/Народный_комиссариат_внутренних_дел_СССР) (дата обращения: 20.01.2017).

регистрации транспортных средств, техосмотра, организации движения, экзаменационно–регистрационные подразделения для приёма экзаменов у водителей. Основной функцией ГАИ по–прежнему декларируется «борьба с аварийностью».

В конце 90–х годов была предпринята попытка «переименования» ГАИ в ГИБДД (Государственная инспекция безопасности дорожного движения), что, по мнению инициаторов, точнее отражает суть деятельности инспекции, и позволит, помимо прочего, оставить в прошлом в целом негативное отношение людей к данной службе. Однако это название (как и последующие) «не прижилось», и аббревиатура ГАИ до сих пор нередко употребляется наряду с официальными названиями. В 2002 году в Указ Президента РФ № 711 от 15.06.1998 г. были внесены поправки, согласно которым наименования ГИБДД и ГАИ стали равнозначными.

В настоящее время Госавтоинспекция в своей деятельности руководствуется Конституцией Российской Федерации<sup>1</sup>, федеральными конституционными законами, Федеральным законом «О полиции»<sup>2</sup>, Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях<sup>3</sup>, Федеральным законом «О безопасности дорожного движения», другими федеральными законами, указами и распоряжениями Президента Российской Федерации, постановлениями и распоряжениями Правительства Российской Федерации, нормативными правовыми актами Министерства внутренних дел Российской Федерации, законами и иными нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации, а также Положением о Госавтоинспекции.

---

<sup>1</sup> Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6–ФКЗ, от 30.12.2008 № 7–ФКЗ, от 05.02.2014 № 2–ФКЗ, от 21.07.2014 № 11–ФКЗ) // Российская газета. 1993. 25 декабря; Парламентская газета 2009. 23 января; Парламентская газета. 2014. 15 марта; Парламентская газета. 2014. 28 марта - 3 апреля.

<sup>2</sup> О полиции: Федеральный закон от 07.02.2011 № 3–ФЗ (ред. от 13.07.2015, с изм. от 14.12.2015) // Собрание законодательства РФ. 2011. № 7. Ст. 900; 2015. N 14 ст. 2008.

<sup>3</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195–ФЗ (ред. от 06.07.2016) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1; Российская газета. 2016. 7 декабря.

На основании вышеизложенного можно сделать следующие выводы.

1. Состояние законодательства в любой области общественных отношений определяется тем, какое внимание уделяет государство той или иной сфере деятельности. Это в полной мере относится к обеспечению безопасности дорожного движения, центральное место в нормативной правовой основе которой занимает Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. «О безопасности дорожного движения».

2. Анализ системы нормативно–правового регулирования в области обеспечения безопасности дорожного движения позволяет выявить наиболее характерные недостатки. К их числу, как представляется, можно отнести следующие: нормативная правовая база не в полной мере регулирует общественные отношения в этой области и характеризуется наличием целого ряда противоречий; имеются пробелы в нормативном правовом регулировании координации деятельности органов исполнительной власти, как на федеральном, так и на региональном уровне; недостаточно детально определен порядок финансирования необходимых мероприятий в рассматриваемой области; недостаточно строго регламентированы формы и методы контроля за соблюдением требований безопасности дорожного движения; законодательство об административных правонарушениях в области обеспечения безопасности дорожного движения не обеспечивает в полной мере реализацию главной задачи – предупреждения правонарушений; практически отсутствуют нормы, стимулирующие участие институтов гражданского общества и средств массовой информации в деятельности по предупреждению аварийности.

3. Исследование действующего законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения указывает на необходимость разработки и принятия Федерального закона «Об Основах законодательства Российской Федерации по обеспечению безопасности дорожного движения». Целью настоящего Федерального закона должны стать определение стратегии развития дорожного движения, объединение всех ранее принятых в этой области нормативных правовых актов, носящих разрозненный характер,



формулирование принципов обеспечения безопасности дорожного движения. Кроме того, задачей федерального закона должно стать установление конкретных полномочий, обязанностей и ответственности органов государственной власти и местного самоуправления, их должностных лиц, общественных объединений и граждан в сфере дорожного движения.

4. Следует отметить, что изменения законодательства сами по себе еще не гарантируют достижения поставленных целей, если данные новации не встретят поддержки со стороны общества. Сегодня граждане зачастую не понимают смысла законодательных новелл, направленных на повышение безопасности дорожного движения, сути проводимых реформ в этой сфере. При этом создавшийся вакуум заполняется голосами мнимых правозащитников, которые якобы радуют за права и свободы автомобилистов, «забывающих», что права всегда неотделимы от обязанностей. В деятельности, связанной с повышением эффективности законодательства (наряду с ужесточением ответственности), особое внимание, как представляется, должно уделяться вопросам усиления пропаганды безопасности дорожного движения, целенаправленного правовоспитательного воздействия на участников движения, в т.ч. квалифицированного разъяснения гражданам необходимости принимаемых мер.

Применение административного законодательства должно сопровождаться последовательным внедрением в сознание граждан простой истины, что управление транспортным средством как наиболее распространенным источником повышенной опасности является не только правом отдельного гражданина, но и обязанностью перед другими участниками движения и всем обществом в целом соблюдать требования безопасности.

## 2. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АДМИНИСТРАТИВНОГО АРЕСТА КАК ВИДА АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

### 2.1. Виды административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения

Административная ответственность устанавливается за следующие виды нарушения Правил дорожного движения: управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке; не прошедшим технического осмотра; с нарушением правил установки на нем государственных регистрационных знаков; водителем, не имеющим при себе документов, предусмотренных Правилами дорожного движения; нарушение правил установки на транспортном средстве устройств для подачи специальных световых, звуковых сигналов; незаконное нанесение специальных цветографических схем автомобилей оперативных служб, цветографической схемы легкового такси, незаконная установка опознавательного фонаря легкового такси или опознавательного знака «Инвалид»; управление транспортным средством при наличии неисправностей или условий, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена; транспортным средством, на котором незаконно установлен опознавательный знак «Инвалид»; нарушение правил применения ремней безопасности или мотошлемов; управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством; водителем, находящимся в состоянии опьянения; передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения; превышение установленной скорости движения; нарушение правил движения через железнодорожные пути; нарушение правил движения по автомагистрали; проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика; нарушение правил проезда перекрестков; нарушение правил маневрирования; нарушение правил расположения

транспортного средства на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона; несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги; непредоставление преимущества в движении маршрутному транспортному средству или транспортному средству с включенными специальными световыми и звуковыми сигналами; непредоставление преимущества в движении пешеходам или иным участникам дорожного движения; нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств; нарушение правил пользования внешними световыми приборами, звуковыми сигналами, аварийной сигнализацией, знаком аварийной остановки; правил перевозки грузов, буксировки; правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов; опасных грузов; нарушение правил учебной езды; перевозки людей; нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего; невыполнение требования о предоставлении транспортного средства или об остановке транспортного средства; невыполнение водителем транспортного средства требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения; невыполнение обязанностей в связи с дорожно-транспортным происшествием; нарушение правил, установленных для движения транспортных средств в жилых зонах; нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным лицом, участвующим в процессе дорожного движения; нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным участником дорожного движения, повлекшее создание помех в движении транспортных средств либо причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего; выпуск на линию транспортного средства, не зарегистрированного в установленном порядке, не прошедшего технического осмотра, с заведомо подложными государственными регистрационными знаками, имеющего неисправности, с которыми запрещена эксплуатация, с установленными без соответствующего разрешения устройствами для подачи специальных световых или звуковых сигналов, с незаконно нанесенными специальными цветографическими схемами

автомобилей оперативных служб; нарушение требований обеспечения безопасности перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом; допуск к управлению транспортным средством водителя, находящегося в состоянии опьянения либо не имеющего права управления транспортным средством, не имеющего российского национального водительского удостоверения; повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений; несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений; незаконное ограничение прав на управление транспортным средством и его эксплуатацию; нарушение правил пользования телефоном водителем транспортного средства; несоблюдение требований об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств (глава 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях).

Анализ мер административного воздействия по результатам работы личного состава отделения ДПС ГИБДД МВД России «Шалинский» по пресечению нарушений, являющихся основными причинами ДТП за 10 месяцев 2016 г., представлен в Приложении Б к выпускной квалификационной работе.

За 10 месяцев 2016 года для рассмотрения в суды направлено 263 административных материала. Судьями рассмотрено 224 (85%) материалов, из них вынесено постановлений: о наложении административного штрафа – 38 (16.9%), о лишении права управления – 53 (23.6%), об аресте – 84 (37.5%), обязательные работы – 48 (21.4%), прекращенных – 1 (0,5%). Должностными лицами отделения ГИБДД МО МВД России «Шалинский» наложено 5829 административных наказаний в виде штрафа на сумму 5.250.200 рублей, взыскано на сумму 4,073.860 руб., что составило 77% (АППГ 63%). В службу судебных приставов-исполнителей направлено 2401 постановлений, на сумму – 1.862.000 рублей, исполнено службой

судебных приставов-исполнителей 637 постановлений на сумму – 453.300 рублей<sup>1</sup>.

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

Лицом, привлекаемым к ответственности за нарушение Правил дорожного движения (субъектом административного правонарушения), может быть любое физическое или юридическое лицо. К административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения может быть привлечено лицо, достигшее к моменту его совершения 16-летнего возраста.

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

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

---

<sup>1</sup> Анализ мер административного воздействия по результатам работы личного состава отделения ДПС ГИБДД МВД России «Шалинский» по пресечению нарушений, являющихся основными причинами ДТП за 10 месяцев 2016 г.

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

Например, судом было установлено и подтверждено материалами дела, что ДД.ММ.ГГГГ в <данные изъяты>., двигаясь в <адрес>, водитель Н.В.В., управляя автомобилем <данные изъяты> государственный номер №, совершил нарушение п. 14.1 Правил дорожного движения РФ, при подъезде к пешеходному переходу, обозначенному дорожной разметкой и дорожными знаками пешеходный переход, не снизил скорость движения автобуса и не остановился перед пешеходом, чтобы пропустить пешеходов, переходивших дорогу по пешеходному переходу, полагая, что успеет пересечь его до того момента, когда пешеходы окажутся на пути движения его автобуса, однако неверно спрогнозировал ситуацию и рассчитал свои действия, в результате чего совершил наезд на группу пешеходов: А., Б. и В. В результате дорожно-транспортного происшествия Б. и В. причинен легкий вред здоровью. Таким образом, Н.В.В. совершил административное правонарушение, предусмотренное частью 1 статьи 12.24 КоАП РФ»<sup>1</sup>.

Последствия нарушения могут быть материальными, т.е. причинить вред здоровью человека, как в приведенном выше примере о наезде на пешехода. При этом в зависимости от степени и тяжести вреда, причиненного здоровью пешехода, в рассмотренном случае может наступить либо административная ответственность по ст. 12.24 КоАП РФ, либо уголовная по ст. 264 УК РФ. Последствия правонарушения, не влекущие причинения вреда, носят нематериальный (формальный) характер (например, судом было установлено, что 02 ноября 2014 года в 04 часа 10 минут у <адрес> в <адрес>, водитель В., управляя транспортным средством <данные изъяты>, государственный

---

<sup>1</sup> Постановление Севастопольского городского суда от 07.11.2016 № 4А-294/2016. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=SOJ;n=1596760#0> (дата обращения: 20.01.2017).

регистрационный знак №, в нарушение п. 2.1.1 ПДД РФ, не имел при себе документов, подтверждающий право управления транспортными средствами, чем совершил административное правонарушение, предусмотренное ч. 1 ст. 12.3 КоАП РФ<sup>1</sup>).

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

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

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

Предупреждение – это самая «мягкая» мера административного наказания (ст. 3.4 КоАП РФ).

Предупреждение как официальный вид наказания за мелкие публично–правовые нарушения знаком юридической науке, используется законодательством и используется на практике в России уже более 150 лет – со времени принятия Уложения о наказаниях уголовных и исправительных 1845 г. В дореволюционном полицейском (административном) праве у этого вида наказания были различные наименования: «публичный выговор», «замечание в присутствии суда», «внушение»<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Постановление Нижегородского областного суда от 29.02.2016 по делу № 4А-191/2016. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=SOJ;n=1493927#0> (дата обращения: 20.01.2017).

<sup>2</sup> Кирин А.В. Предупреждение и его особая роль как меры административной ответственности // Административное право и процесс. 2011. № 10. С. 31–32.

Содержание предупреждения как меры административного наказания выражается в официальном порицании поведения лица, совершившего административное правонарушение.

Например, суд счел, что в рассматриваемом случае устное замечание как мера ответственности за совершение вмененного правонарушения являлось для общества достаточным для достижения задач законодательства об административных правонарушениях, указанных в ст. 1.2 КоАП РФ. При этом суд пояснил, что объявление устного замечания направлено на то, чтобы проинформировать нарушителя о недопустимости подобных нарушений в будущем<sup>1</sup>.

Как правило, предупреждение назначается за незначительные правонарушения, совершенные впервые, и влечет за собой те же юридические последствия, что и другие административные наказания. В частности, оно имеет значение при определении повторности нарушения Правил дорожного движения и является одним из оснований применения к нарушителю более строгого наказания.

Чаще всего предупреждение предусматривается в санкциях альтернативно с административным штрафом. Такая конструкция санкций характерна для многих незначительных административных правонарушений в области дорожного движения (см., например, ст. 12.1, ч. 1 ст. 12.2, ст. 12.3 и др.).

Административный штраф (ст. 3.5. КоАП РФ).

Анализ материалов правоприменительной практики сотрудников полиции свидетельствует, что за нарушения Правил дорожного движения в наибольшей мере используется административный штраф. Причем необходимо

---

<sup>1</sup> Постановление Семнадцатого арбитражного апелляционного суда от 28.12.2010 № 17АП-12434/2010–АК по делу № А71-11688/2010. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=RAPS017;n=94441#0> (дата обращения: 20.01.2017).



отметить, что в России почти половина всех административных штрафов составляют штрафы за нарушение ПДД<sup>1</sup>.

Из количества постановлений, вынесенных сотрудниками ГИБДД за 12 месяцев 2015 г., о назначении предупреждения составили только 6% от общего количества, о передаче административных материалов на рассмотрение судьям – 7%, о назначении административного штрафа – 86%. Из числа возбужденных и отправленных на рассмотрение в судебные инстанции административных материалов по 11% вынесены постановления об административном аресте, что составляет 1% от всего массива наказаний, 24% – о лишении права управления транспортными средствами, что составляет 2% от общего количества наказаний. За 12 месяцев 2015 г. в России сотрудниками ГИБДД было наложено административных штрафов на сумму 74 миллиона рублей. Из них 50 миллионов рублей взыскано с помощью автоматически формируемых постановлений по делам об административных правонарушениях, зафиксированных специальными техническими средствами, работающими в автоматическом режиме (далее – комплексы автоматической фиксации нарушения)<sup>2</sup>.

Массовое применение административных штрафов носит объективный характер.

Это определено рядом причин. Во-первых, органы административной юрисдикции в силу ст. 3.4 – 3.13 КоАП РФ имеют право применять административные наказания только в виде предупреждения и административного штрафа. Во-вторых, решающее большинство составов административных правонарушений, закрепленных КоАП РФ, предусматривают в виде санкции административный штраф. В-третьих, законы субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях

---

<sup>1</sup> Кадаков М. Слово главного редактора. Штрафная экономика // За рулем. 2016. № 3. С. 3.

<sup>2</sup> Романькова С.А. Меры, связанные с административно-принудительным производством, применяемые полицией в области дорожного движения // Административное и муниципальное право. 2016. № 9. С. 17.

устанавливают ответственность за нарушения регионального законодательства только лишь в виде предупреждения и административного штрафа<sup>1</sup>.

В статью 3.5. КоАП РФ внесены дополнения, значительно меняющие ее первоначальную редакцию. В основном они касаются детализации случаев, при которых административный штраф может быть установлен в повышенных размерах.

Административный штраф представляет собой административное наказание имущественного характера. Он является денежным наказанием и выражается во взыскании с нарушителя определенной суммы денежных средств. В ином эквиваленте административный штраф не применим.

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

В рассматриваемой сфере имеется проблема, о которой стоит упомянуть, – это проблема неуплаты административных штрафов. «В обществе укрепляются позиции правового нигилизма, вырабатывается низкая административно–деликтная чувствительность. Отсюда и следуют такие причины неисполнения назначенного административного наказания, как неосознание административными делинквентами всей тяжести применяемых

---

<sup>1</sup> Дерюга А.Н., Мотрович И.Д. Причины латентности административных правонарушений // Административное право и процесс. 2013. № 7. С. 57.

органами административной юрисдикции мер административной ответственности, а также всей полноты последствий их игнорирования»<sup>1</sup>.

Так, например, в Кунцевском отделе судебных приставов УФССП России по Москве судебными приставами было возбуждено исполнительное производство по делу о неуплате гражданином Х. 104 административных штрафов за неоплаченную парковку и другие нарушения правил дорожного движения на общую сумму более 515 тысяч рублей<sup>2</sup>.

Скандално всем известную автолюбительницу Мару Багдасарян уже после «гонок лихачей на Gelandewagen», по факту которых она проходила в качестве свидетеля, задержали в связи с неуплатой в установленные сроки 72 штрафов. В общей сложности за эти правонарушения она пребывала за решеткой в течение 24 суток административного ареста, получив при этом 183 тысячи рублей штрафа и 595 часов обязательных работ<sup>3</sup>.

И это – несмотря на то, что с 2016 года вступили в силу поправки в КоАП РФ, разрешающие уплачивать большинство административных штрафов за нарушение ПДД в половинном размере от суммы штрафа. Но только при условии, что штраф будет уплачен в течение 20 календарных дней со дня, следующего за днем вынесения постановления о привлечении к ответственности. Кстати, это положение было распространено и на постановления, вынесенные в конце 2015 г.

Так в соответствии со ст. 32.2 КоАП РФ при неуплате административного штрафа в течение месяца в добровольном порядке соответствующие материалы направляются судебному приставу–исполнителю для взыскания суммы штрафа, одновременно должно быть принято решение о возбуждении нового дела об административном правонарушении по ч. 1 ст. 20.25 КоАП РФ. Однако всем очень хорошо известно, что эффективность этого механизма принудительного

---

<sup>1</sup> Мотрович И.Д. О применении административных наказаний в административно-юрисдикционном производстве // Административное право и процесс. 2014. № 10. С. 61–64.

<sup>2</sup> Пресс-Служба ФССП России. Самое большое количество неоплаченных штрафов у водителей Москвы. [Электронный ресурс]. URL: <http://fssprus.ru/news/document22621724> (дата обращения: 20.01.2017).

<sup>3</sup> Баршев В. Докаталась // Российская газета. 2017. 13 января. С. 4.

исполнения административных наказаний в виде штрафа достаточно низкая. Особенно это касается исполнения постановлений о назначении небольших штрафов, потому что, как показывает анализ, затраты на исполнение таких постановлений значительно превосходят полученные при этом суммы<sup>1</sup>. С экономической точки зрения соответствующая деятельность судебных приставов-исполнителей может быть эффективной лишь тогда, когда размеры подлежащих взысканию штрафов будут в несколько раз больше.

Конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения является принудительным безвозмездным обращением в федеральную собственность или в собственность субъекта РФ не изъятых из оборота вещей. Конфискация назначается судьей (ст. 3.7 КоАП РФ). Этот вид наказания может устанавливаться и применяться в качестве как основного, так и дополнительного административного наказания (ст. 3.3 КоАП РФ). В п. 23.2 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 24.03.2005 № 5 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях» разъясняется, что конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения «может быть применена судьей при принятии решения о привлечении лица к административной ответственности и назначении административного наказания только в случае, если данный вид административного наказания предусмотрен санкцией соответствующей статьи (частью статьи) Особенной части КоАП РФ»<sup>2</sup>. В области дорожного движения данное наказание может быть применено, например, за установку на транспортном средстве без соответствующего разрешения устройств для подачи специальных световых или звуковых сигналов (за исключением

---

<sup>1</sup> Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. Главы 24–32. Постатейный научно-практический комментарий. – М.: Редакция «Российской газеты», 2015. Вып. I. 411 с.

<sup>2</sup> О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.03.2005 № 5 (ред. от 19.12.2013) // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2005. № 6; Российская газета. 2013. 31 декабря.

охранной сигнализации) или незаконную установку на транспортном средстве опознавательного фонаря легкового такси (ч. 2 ст. 12.4 КоАП РФ).

Лишение права управления транспортным средством устанавливается за грубое или систематическое нарушение порядка пользования этим правом в случаях, предусмотренных статьями гл. 12 КоАП РФ.

Например, постановлением мирового судьи судебного участка № 1 судебного района Орджоникидзевский район г. Уфы Республики Башкортостан, временно исполняющего обязанности мирового судьи судебного участка № 11 судебного района Орджоникидзевский район г. Уфы Республики Башкортостан, от 21 сентября 2015 года, оставленным без изменения решением судьи Орджоникидзевского районного суда г. Уфы Республики Башкортостан от 14 декабря 2015 года, ФИО1 был подвергнут административному наказанию в виде лишения права управления транспортными средствами сроком на один год шесть месяцев за совершение административного правонарушения, предусмотренного ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ<sup>1</sup>.

Лишение специального права назначается судьей. Срок лишения специального права не может быть менее одного месяца и более трех лет. Лишение специального права в виде права управления транспортным средством может устанавливаться и применяться в качестве как основного, так и дополнительного административного наказания. В качестве дополнительного этот вид наказания может применяться за совершение административных правонарушений, предусмотренных ч. 1, 2 и 4 ст. 12.8, ч. 1 ст. 12.26, ч. 3 ст. 12.27 КоАП РФ (ст. 3.3 КоАП РФ). Лишение права управления транспортным средством не может применяться к лицу, которое пользуется транспортным средством в связи с инвалидностью, за исключением случаев совершения административных правонарушений, предусмотренных ст. 12.8, ч. 3 ст. 12.10, ч. 5 ст. 12.15, ч. 3.1 ст. 12.16, ст. 12.24, 12.26, ч. 2 и 3 ст. 12.27 КоАП РФ (ст. 3.8 КоАП РФ). При применении наказания в виде лишения права управления

---

<sup>1</sup> Постановление Верховного суда Республики Башкортостан от 14.03.2016 № 4А–98/2016. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=SOJ;n=1477863#0> (дата обращения: 20.01.2017).

транспортными средствами следует руководствоваться п. 3 Постановления Пленума Верховного Суда РФ № 18, где разъясняется, что, поскольку «Правила дорожного движения распространяются на все транспортные средства, лишение лица за совершение им административного правонарушения права управления транспортным средством определенного вида означает, что это лицо одновременно лишается права управления и другими транспортными средствами, указанными в п. 1 примечания к ст. 12.1 КоАП РФ». В примечании к указанной статье установлено, что под транспортным средством в этой статье следует понимать автотранспортное средство с рабочим объемом двигателя более 50 куб. см и максимальной конструктивной скоростью более 50 км/ч, а также прицепы к нему, подлежащие государственной регистрации, а в других статьях гл. 12 КоАП РФ также тракторы, другие самоходные дорожно-строительные и иные машины, трамваи, троллейбусы.

Административный арест заключается в содержании нарушителя в условиях изоляции от общества и устанавливается на срок до 15 суток.

Рассматривая виды наказаний, назначаемых за нарушения в области дорожного движения, следует упомянуть о таком наказании, как обязательные работы (ст. 3.13 КоАП РФ). Оно применяется к лицам, уклоняющимся от исполнения административного наказания в виде административного штрафа (ст. 20.25 КоАП РФ), назначенного за совершение административных правонарушений, в том числе в области дорожного движения. Обязательные работы заключаются в выполнении физическим лицом, совершившим административное правонарушение, в свободное от основной работы, службы или учебы время бесплатных общественно полезных работ. По общему правилу обязательные работы устанавливаются на срок от 20 до 200 часов и отбываются не более четырех часов в день. Данный вид наказания не применяется к беременным женщинам, женщинам, имеющим детей в возрасте до трех лет, инвалидам I и II групп, военнослужащим, гражданам, призванным на военные сборы, а также к имеющим специальные звания сотрудникам Следственного комитета РФ, органов внутренних дел, органов и учреждений уголовно-

исполнительной системы, Государственной противопожарной службы, органов по контролю за оборотом наркотических средств и психотропных веществ и таможенных органов. Это наказание назначается только судьей.

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

Таким образом, на основании вышесказанного можно сделать следующие выводы.

1. Действующая в Российской Федерации система административных наказаний, применяемых в области дорожного движения, образует единый механизм реализации как целей частной превенции, так и предупреждения административных правонарушений, совершаемых потенциальными правонарушителями в этой сфере государственного управления. К числу видов административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения относятся предупреждение, административный штраф, конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения, лишение права управления транспортным средством и административный арест.

2. Серьезной проблемой административной ответственности за нарушения Правил дорожного движения является неуплата административных штрафов.

Практика реализации положений КоАП РФ, и в частности ст. 28.6, предусматривающей возможность назначения административного наказания без составления протокола, свидетельствует о поспешности и ошибочности отказа при принятии Кодекса от многого того, что далеко еще не изжило себя и

могло бы сегодня с успехом реализовываться в правоприменительной деятельности ГИБДД. Безусловно, речь не идет о необходимости полного возвращения к существовавшему ранее механизму оформления и получения сотрудниками ДПС мелких штрафов на месте совершения нарушения Правил дорожного движения, обеспечения исполнения постановлений о назначении штрафов, подлежащих уплате в банк. Однако многие элементы этого механизма были выработаны годами, апробированы правоприменительной практикой и показали свою достаточно высокую эффективность. Улучшая административно-юрисдикционную деятельность в области дорожного движения, нельзя не вернуться к тому положительному, что было в данной практике, безусловно, не игнорируя при этом современный опыт, веяния и тенденции времени.

Совершенствование административно-юрисдикционной деятельности в сфере дорожного движения, механизма назначения соответствующих административных наказаний невозможно без устранения искусственно установленного в КоАП РФ различия в процессуальном положении сотрудников ГИБДД и других субъектов административной юрисдикции, назначающих штрафы в беспротокольной форме, в порядке ст. 28.6 Кодекса. Установление особого порядка уплаты таких штрафов при совершении нарушений Правил дорожного движения (не непосредственно сотруднику ГИБДД, а в банк) было направлено на борьбу с поборами на дороге, однако не решило, да и не могло решить эту проблему. Наоборот, усложнение механизма взимания мелких штрафов лишь усугубило ее. Кроме того, трудоемкость административно-юрисдикционного процесса сегодня является одной из основных причин излишнего отвлечения инспекторов ДПС от надзора за дорожным движением.



## 2.2. Понятие и особенности административного ареста как вида административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения

Административный арест за нарушение ПДД представляет собой содержание нарушителя в условиях изоляции и устанавливается на срок до 15 суток (п. 6 ч. 1 ст. 3.2, ч. 1 ст. 3.9 КоАП РФ).

С учетом суровости рассматриваемого вида административного наказания, он применяется к нарушителям Правил дорожного движения достаточно редко. Представление об этом можно получить по Справке ГИБДД МО МВД России «Шалинский» (Приложение В выпускной квалификационной работы).

Водителя могут привлечь к ответственности в виде административного ареста за следующие правонарушения:

1. Управление транспортным средством водителем, который лишен прав. Срок ареста может составлять до 15 суток (ч. 2 ст. 12.7 КоАП РФ). Так, постановлением и.о. мирового судьи Вологодской области по судебному участку № 40 от 19 августа 2015 г., оставленным без изменения решением судьи Шекснинского районного суда Вологодской области от 9 октября 2015 г. и постановлением заместителя председателя Вологодского областного суда от 16 декабря 2015 г., Ляпунов А.М. был признан виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного частью 2 статьи 12.7 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, и подвергнут административному наказанию в виде административного ареста на срок 10 суток<sup>1</sup>.

2. Управление транспортным средством в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, а также водителем, не имеющим водительского удостоверения. Срок ареста может составлять 10 – 15 суток (ч. 3 ст. 12.8 КоАП РФ). Так, например, постановлением мирового судьи Амурской области по

---

<sup>1</sup> Постановление Верховного Суда РФ от 01.07.2016 № 2–АД16–4. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_178934/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_178934/) (дата обращения: 20.01.2017).

Благовещенскому городскому судебному участку № 1 от 08 октября 2015 года Мокров Р.Э. был признан виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного частью 3 статьи 12.8 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, и подвергнут административному наказанию в виде административного ареста сроком на 10 суток<sup>1</sup>.

3. Невыполнение водителем, не имеющим водительского удостоверения или лишенным водительских прав, требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Срок ареста может составлять 10 – 15 суток (ч. 2 ст. 12.26 КоАП РФ). Например, 2 июня 2015 г. инспектором ДПС 1-го взвода ОР ДПС ГИБДД ОМВД России по г. Находке в отношении Панова Р.Ю. составлен протокол <...> об административном правонарушении, предусмотренном частью 2 статьи 12.26 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, согласно которому Панов Р.Ю. 2 июня 2015 г. в 23 часа 30 минут в районе д. 1 по ул. Красноармейской в г. Находке управлял мотоциклом «<...>», без государственного регистрационного знака, будучи лишенным права управления транспортными средствами, и в нарушение требований пункта 2.3.2 Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных Постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. N 1090, не выполнил законное требование уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Данные обстоятельства послужили основанием для привлечения Панова Р.Ю. к административной ответственности по части 2 статьи 12.26 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Постановление Верховного Суда РФ от 19.08.2016 № 59–АД16–9. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_207871/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_207871/) (дата обращения: 20.01.2017).

<sup>2</sup> Постановление Верховного Суда РФ от 20.05.2016 № 56–АД16–6. [Электронный ресурс]. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_207871/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_207871/) (дата обращения: 20.01.2017).

4. Оставление водителем места ДТП. Срок ареста может составлять до 15 суток (ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ).

5. Неуплата штрафов ГИБДД, за исключением штрафов с автоматических камер. Например, постановлением мирового судьи судебного участка № 6 Ленинского судебного района г. Нижний Тагил от 22 октября 2015 года С. назначено административное наказание в виде административного ареста на срок одни сутки за совершение административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 20.25 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Наказание С. назначено за то, что в установленный законом срок он не оплатил штраф, назначенный постановлением инспектора ДПС ГИБДД ММУ МВД России «Нижнетагильское» <...> от 21.06.2015 г. по ч. 2 ст. 12.37 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях<sup>1</sup>.

Срок ареста может составлять до 15 суток (ч. 1 ст. 20.25, п. 3 Примечания к ст. 20.25 КоАП РФ).

Следует рассмотреть содержание мероприятий, предшествующих административному аресту.

На основании протокола об административном правонарушении возбуждается дело об административном правонарушении. По результатам рассмотрения этого дела выносится постановление, которым правонарушителя привлекают к административной ответственности (пп. 3 ч. 4 ст. 28.1 КоАП РФ).

Составлять протокол по указанным выше правонарушениям уполномочены сотрудники ГИБДД. Исключение – правонарушения, связанные с уклонением от уплаты штрафов ГИБДД, решение по которым вынес суд (ч. 1 ст. 20.25, пп. 12 ч. 5 ст. 28.3 КоАП РФ). Так, в частности, сотрудники ГИБДД вправе составить протокол об административном правонарушении за неуплату штрафа по тем делам, по которым сами выносили постановление о

---

<sup>1</sup> Постановление заместителя председателя Свердловского областного суда от 15.02.2016 № 4а–158/2016. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=RASVR;n=83915#0> (дата обращения: 20.01.2017).

привлечении к ответственности. Если же наказание (штраф) назначалось судом, то протокол может составить только судебный пристав–исполнитель.

Протокол об административном правонарушении, совершение которого влечет административный арест, передается на рассмотрение судье сразу после его составления (ч. 2 ст. 28.8 КоАП РФ).

Если составить протокол на месте выявления административного правонарушения невозможно, сотрудники полиции (ГИБДД) принудительно препровождают водителя в орган внутренних дел (полицию) (пп. 1 ч. 1 ст. 27.2 КоАП РФ).

Административное задержание, то есть кратковременное ограничение свободы, может быть применено на срок не более 48 часов и только если это необходимо для обеспечения правильного и своевременного рассмотрения дела, исполнения постановления по делу (ст. 27.3, ч. 3 ст. 27.5 КоАП РФ).

Сотрудники полиции (ГИБДД) вправе задержать гражданина и доставить его в полицию при выявлении административного правонарушения, по которому сотрудники полиции (ГИБДД) имеют полномочия составлять протоколы, а также при выявлении любых административных правонарушений в случае обращения к ним должностных лиц, уполномоченных составлять протоколы о соответствующих административных правонарушениях, например судебных приставов-исполнителей (п. 1 ч. 1 ст. 27.2 КоАП РФ).

О доставлении гражданина составляется протокол либо делается запись в протоколе об административном правонарушении или в протоколе об административном задержании. По просьбе гражданина ему вручается копия протокола о доставлении (ч. 3 ст. 27.2 КоАП РФ).

При административном задержании гражданина также составляется протокол. В нем указываются:

- дата и место составления;
- должность, фамилия и инициалы составившего лица;
- сведения о задержанном;
- время, место и мотивы задержания.

Протокол об административном задержании в обязательном порядке подписывают составившее его должностное лицо и задержанный гражданин. В случае отказа задержанного подписать протокол, в протоколе об административном задержании делается соответствующая запись. Копия протокола вручается задержанному по его просьбе (ч. 2 ст. 27.4 КоАП РФ).

По просьбе гражданина о месте его нахождения в кратчайший срок уведомляют родственников задержанного, администрацию по месту его работы (учебы), а также защитника (ч. 3 ст. 27.3 КоАП РФ).

Задержанному в обязательном порядке разъясняются его права и обязанности, о чем делается запись в протоколе об административном задержании (ч. 5 ст. 27.3 КоАП РФ).

Кроме описанных выше обеспечительных мер в зависимости от конкретного правонарушения могут также применяться:

- личный досмотр задержанного и досмотр находящихся при нем вещей (ст. 27.7 КоАП РФ);
- досмотр транспортного средства (ст. 27.9 КоАП РФ);
- изъятие вещей и документов (ст. 27.10 КоАП РФ);
- отстранение от управления транспортным средством, освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения (ст. 27.12 КоАП РФ);
- задержание транспортного средства (ст. 27.13 КоАП РФ).

Вынести постановление о привлечении к ответственности в виде административного ареста по итогам рассмотрения дела об административном правонарушении, возбужденного по указанным выше основаниям, может только судья (ч. 1 ст. 23.1 КоАП РФ).

Дело об административном правонарушении, за которое предусмотрен административный арест, суд рассматривает в день получения протокола о правонарушении и других материалов дела. Дело об административном правонарушении в отношении гражданина, подвергнутого административному

задержанию, рассматривается не позднее 48 часов с момента его задержания (ч. 4 ст. 29.6 КоАП РФ).

Дело рассматривается по месту совершения правонарушения. По ходатайству гражданина, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, дело может быть рассмотрено по месту его жительства (ч. 1 ст. 29.5 КоАП РФ).

Гражданин, в отношении которого ведется производство по делу, вправе знакомиться со всеми материалами дела, давать объяснения, представлять доказательства, заявлять ходатайства и отводы, пользоваться юридической помощью защитника, а также иными процессуальными правами, предусмотренными законодательством об административных правонарушениях (ч. 1 ст. 25.1 КоАП РФ).

Присутствие гражданина, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, влекущем административный арест, на суде обязательно (ч. 3 ст. 25.1 КоАП РФ).

После того как судья вынес постановление об административном аресте, задержанный становится арестованным.

Административный арест не может применяться к определённым категориям граждан, в частности беременным женщинам, женщинам, имеющим детей в возрасте до 14 лет, лицам, не достигшим возраста 18 лет, инвалидам I и II групп и военнослужащим (ч. 2 ст. 3.9 КоАП РФ).

После вынесения судьей постановления об административном аресте оно исполняется органами внутренних дел немедленно.

Место, в котором содержится под стражей гражданин, определяют органы внутренних дел.

Срок административного задержания засчитывается в срок административного ареста (ч. 1, 2, 3 ст. 32.8 КоАП РФ).

Судья имеет право приостановить исполнение постановления об административном аресте на срок до семи суток или прекратить его в следующих случаях:

1) арестованный представил письменное заявление о возникновении исключительных личных обстоятельств (тяжелого заболевания (состояния здоровья), смерти близкого родственника либо близкого лица или иной чрезвычайной ситуации, причинившей ему или его семье значительный материальный ущерб);

2) при наличии медицинского заключения о наличии у арестованного заболевания, травмы или увечья, препятствующих отбыванию административного ареста.

При этом срок приостановления административного ареста не засчитывается в срок отбывания административного ареста (ч. 5 ст. 32.8 КоАП РФ).

При несогласии гражданина, в отношении которого вынесено постановление об административном аресте, с вынесенным постановлением, он вправе его обжаловать в течение десяти суток со дня вручения ему или получения копии постановления (ч. 1 ст. 30.3 КоАП РФ). Жалоба подается судье, вынесшему постановление. Судья, в свою очередь, направляет жалобу в вышестоящий суд (ч. 2 ст. 30.2 КоАП РФ). Срок рассмотрения жалобы – сутки с момента ее подачи (ч. 3 ст. 30.5 КоАП РФ). Решение по жалобе направляется должностному лицу органа, исполняющего наказание, а также доводится до сведения гражданина в отношении которого вынесено данное постановление (ч. 3 ст. 30.8 КоАП РФ).

На основании вышеизложенного можно сделать следующие выводы.

1. Административный арест – одно из самых строгих наказаний, назначаемых за совершение административного правонарушения. Условия отбывания этого наказания также строгие. Оно связано с ограничением конституционного права на свободу и личную неприкосновенность, закрепленного в ст. 22 Конституции РФ, а также права на свободу передвижения, предусмотренного ст. 27 Конституции. Такое ограничение, применяемое за серьезное правонарушение, согласуется с содержанием ч. 3 ст. 55 Конституции РФ, предусмотревшей, что права и свободы человека и

гражданина могут быть ограничены федеральным законом только в той мере, в какой это необходимо в целях защиты основ конституционного строя, нравственности, здоровья, прав и законных интересов других лиц, обеспечения обороны страны и безопасности государства.

2. Несмотря на исключительность назначения административного ареста, согласно ст. 32.8 п. 1 КоАП РФ постановление судьи об административном аресте исполняется немедленно после вынесения такого постановления. Статья 31.6 пункта 2 КоАП РФ не предусматривает механизма приостановления исполнения постановления о наложении административного наказания в виде административного ареста в связи с подачей жалобы или протеста на вынесенное судьей постановление. Тем не менее, в соответствии со ст. 30 п. 2, ст. 30.5 КоАП РФ жалоба на постановление судьи о назначении административного наказания в виде административного ареста подлежит направлению в вышестоящий суд в день получения жалобы, и данная жалоба подлежит рассмотрению в течение суток с момента подачи жалобы, если лицо, привлеченное к административной ответственности, отбывает административный арест. Немедленное исполнение административного ареста приводит к ограничению конституционного права граждан на судебную защиту, уменьшению гарантий предотвращения судебной ошибки при назначении наказания и приводит, по сути, к исполнению постановления, не вступившего в законную силу.

Возможно закрепление в КоАП РФ нормы, согласно которой постановление об административном аресте подлежит исполнению с момента вступления такового в законную силу, решила бы проблемы. Однако лицо может быть подвергнуто административному аресту на срок менее 10 суток, т.е. когда постановление вступит в законную силу, его исполнение уже не потребуется, поскольку лицо отбыло положенный судом срок. Кроме того, немедленное исполнение административного ареста продиктована спецификой данного вида административного наказания и направлена на его исполнение, поскольку правонарушитель может скрыться и тем самым уклониться от



наказания. По-видимому, проблему немедленного исполнения административного ареста решило бы закрепление в КоАП РФ нормы, согласно которой лицо, необоснованно подвергнутое административному аресту, имеет право в дальнейшем требовать от государства возмещения имущественного ущерба и компенсации морального вреда в результате назначения административного наказания в виде административного ареста.

### 3. МЕТОДИЧЕСКАЯ РАЗРАБОТКА УРОКА

#### Структурно–логический анализ урока

Этапом подготовки учебного материала к уроку является структурно-логический анализ материала. Под структурно–логическим анализом понимаются вычленение в содержании учебного материала учебных элементов (понятий), их классификация и установление между ними связей и (или) отношений. Структурно–логическому анализу могут подвергаться как часть учебного материала, объяснение и рассуждения преподавателя, решение какой–либо определенной задачи, так и весь отобранный учебный материал урока или темы программы.

Структуру всей учебной информации составляют учебные элементы или понятия. Понятие – форма научного знания, отражающая объективно существенное в вещах, явлениях, процессах, закрепленное каким–либо специальным термином. Учебным элементом (УЭ) именуют любой подлежащий изучению объект (предмет, процесс, явление, метод действия).

Понятия (УЭ) могут характеризоваться<sup>1</sup>:

- объемом (количеством объектов, охватываемых данным понятием);
- содержанием (совокупностью существенных свойств (сторон) класса предметов или явлений, отражаемых в сознании с помощью данного понятия);
- связями и отношениями данного понятия с другими понятиями.

Структура описания УЭ создает познавательный образ изучаемых объектов.

Планируя процесс формирования технических понятий, преподаватель всегда определяет момент их формирования. По времени формирования понятия подразделяются:

- на новые понятия (впервые формируемые на данном уроке);

---

<sup>1</sup> Кропанева Е. М. Практикум МПО. Екатеринбург, 2010. С. 24.

– опорные понятия (сформированные в процессе изучения рассматриваемой учебной дисциплины или смежных учебных предметов).

Понятия, формируемые на уроке, различаются по уровням усвоения. Одна из возможных классификаций понятий, предложенная В.П. Беспалько<sup>1</sup>, предполагает следующие уровни:

I уровень – «узнавание» (характеризуется выполнением обучаемых действий с подсказкой). На этом уровне формируются понятия второстепенного характера, которые учащиеся обязаны знать, определять, классифицировать.

II уровень – «воспроизведение» (характеризуется выполнением обучаемых действий по памяти). На этом уровне формируются понятия и умения, которые используются для решения задач, алгоритм решения которых вытекает из известных формул, и т.д.

III уровень – «умение» (предполагает выполнение продуктивной деятельности с опиранием на схожие алгоритмы). Понятия, формируемые на данном уровне, используются при решении таких практических задач, алгоритм которых не дается в готовом виде.

IV уровень – «трансформация» (предполагает сознательную продуктивную деятельность в новой области). Это уровень формирования понятий, используемых при решении сложных творческих задач, изучении смежных дисциплин и др.

Учебные элементы (УЭ) выстраиваются в схему, при создании которой необходимо соблюдать ряд условий: в структурно–логическую схему включаются не все понятия, ее выстраивание рационально только для небольших фрагментов учебного материала.

Структурно-логические схемы как технология формирования образовательной культуры научного познания располагают особыми

---

<sup>1</sup> Беспалько В. П. Слагаемые педагогической технологии. М.: Высшая школа, 2014. 155 с.

дидактическими возможностями. Оптимальность и преимущества структурно-логических схем непреложны<sup>1</sup>:

1. Зрительное восприятие структурно–логических схем намного эффективнее за счет четкой структуры внутреннего содержания темы, которое преподносится с учетом законов логики: анализа, синтеза, сопоставления, суждения.

2. Структурно–логическая схема в воображении учащегося создает целостную картину изучаемого материала с помощью наглядно–образной систематизации материала, основанной на ассоциативных и логических связях понятий, соображений, умозаключений.

3. Структурно–логические схемы обеспечивают более полную концентрацию внимания за счет структурированности смысловых отрезков, на которых базируются понятия, суждения, умозаключения.

4. Структурно–логическая схема, активизируя различные виды мышления, обеспечивает осмысленное и более глубокое усвоение требуемого содержания материала.

5. Структурно–логические схемы показывают содержание темы при оптимальной смысловой и информационной нагрузке: информация представлена в более удобном для восприятия виде, логика подачи информации уже не дает двусмысленной интерпретации.

6. Структурно–логические схемы помогают ученику восстанавливать целостную картину материала из смысловых фрагментов.

7. Структурно–логические схемы учитывают образ мышления современных учащихся, предпочитающих нетекстовую, вербальную, наглядно–образную информацию, и способствуют формированию культуры научного познания, в основе которого лежит умение устанавливать и воспроизводить причинно–следственные связи.

---

<sup>1</sup> Белякова М. М. Структурно-логические схемы как технология формирования культуры научного мышления на уроках литературы [Текст] // Педагогическое мастерство: материалы IV междунар. науч. конф. (г. Москва, февраль 2014 г.). М.: Буки–Веди, 2014. С. 93–105.

## Разработка конкретного урока

Цели урока по теме «Административное наказание»: ввести понятие административных наказаний; проанализировать цели административного наказания; охарактеризовать виды административных наказаний.

Задачи урока:

- изучить систему административных наказаний;
- дать характеристику каждого вида административных наказаний;
- проанализировать правила применения административных наказаний.

Средства обучения: Конституция РФ, законы РФ, компьютер с выходом в интернет, доска.

Урок состоит из трех основных компонент:

1. Актуализация ранее изученных тем – повторение пройденного.
2. Проверка домашнего задания.
3. Изложение и закрепление нового материала: Система административных наказаний. Цели, виды административных наказаний. Сроки давности наложения, погашения и исполнения административных наказаний.
4. Закрепление материала (тест).
5. Выставление оценок.
6. Озвучивание нового домашнего задания.

Структура занятия по теме «Административные наказания»

Этап занятия	Цели	Задачи	План	Тематика занятия	Трудовая нагрузка в часах
Организационный этап	Проверка качества усвоения знаний учащихся.	Подготовка к занятию	Опрос, несколько контрольных вопросов по предыдущим темам.		3–5 мин
Основной материал	Стимулирование интереса к правовым	Изучить понятие и цели и виды административных наказаний	1. Система адм. наказаний. 2. Цели, виды адм. наказаний.	Лекция – презентация	15–20 мин.

	проблема. Формирование активной гражданской позиции.		3. Сроки давности наложения, погашения и исполнения адм. наказаний.		
Первичное закрепление знаний	Проверка качества усвоения знаний учащимися.	Оценить качество усвоения знаний учащимися	Контролирующее (оценивающее) мероприятие	Тестовый контроль	10–15 мин.
Самостоятельная работа	Закрепить и систематизировать полученные материалы	Формирование умения практического применения полученных знаний на практике	Определите меры административных наказаний и правила их назначения. Определите сроки давности наложения, погашения и исполнения административных наказаний.	Задания (карточки с заданиями, тестовые задания и т.д.)	7–10 мин.
Контрольное закрепление.	Проверка качества усвоения знаний учащимися	Оценить качество усвоения знаний учащимися	Контролирующее (оценивающее) мероприятие	Тестовый контроль (см. Приложение)	7–10 мин.
Озвучивание домашнего задания	Подвести итоги урока и разъяснить методику выполнения домашнего задания	Закрепление нового материала, формирование умений работы с информацией			1 мин.

Фрагмент учебника по теме урока:

«Административное наказание является одной из разновидностей административного принуждения. Из всех его видов именно оно имеет способность самым непосредственным образом влиять на правовой статус субъекта, совершившего административное правонарушение, ибо через применение административного наказания дается публично-правовая

отрицательная оценка государством конкретного совершенного субъектом противоправного деяния.

Меры административного наказания от иных мер административного принуждения отличаются тем, что являются карательными санкциями, преследуют специфические цели, применяются в (кодифицированном) строго урегулированном процессуальном порядке

Административный арест заключается в содержании нарушителя в условиях изоляции от общества и устанавливается лишь в исключительных случаях на срок до 15 суток, а за нарушение требований режима чрезвычайного положения и (или) режима в зоне проведения контртеррористической операции – на срок до 30 суток. Административный арест не имеют права применять: а) к беременным женщинам; б) женщинам, имеющим детей в возрасте до 14 лет; в) к лицам, не достигшим 18 лет; г) к инвалидам 1-й и 2-й групп. Непосредственное исполнение административного ареста могут осуществлять сотрудники специальных приемников органов внутренних дел. Наказание назначается исключительно судьей.»<sup>1</sup>.

Также необходимо относить к институту административных наказаний, ряд положений о наказании, содержащиеся в КоАП РФ: понятие (ст. 3.1 КоАП РФ), виды (ст. 3.3–3.11 КоАП РФ), правила назначения (ст. 4.1–4.4 КоАП РФ).

Именно устанавливая возможность применения административного наказания за то или иное противоправное деяние (действие или бездействие), государство признает тем самым, что деяние представляет общественную вредность, а в отдельно взятых случаях и общественную опасность, а так же дает ему соответствующую юридическую оценку, порицая противоправное деяние и лицо его совершившее<sup>2</sup>.

«По своей правовой природе административными наказаниями являются лишь те меры административного принуждения, которые предусмотрены в

---

<sup>1</sup> Бахрах Д.Н., Россинский Б.В., Старилов Ю.Н. Административное право. М.: ИНФРА–М, 2014. С. 507–508.

<sup>2</sup> Комментарий к Кодексу РФ об административных правонарушениях М.: Проспект, 2015. С. 272.

ст. 3.2–3.12 главы 3 раздела I КоАП РФ. Зафиксированные в других разделах Кодекса иные меры административного принуждения, применяемые в связи с административными правонарушениями, административными наказаниями не являются (как–то: административное задержание (ст. 27.3), личный досмотр и досмотр вещей (ст. 27.7), изъятие вещей и документов (ст. 27.10), отстранение от управления транспортным средством (ст. 27.12), задержание и запрещение эксплуатации транспортного средства (ст. 27.13) и другие меры принуждения и обеспечения производства по делу об административном правонарушении, предусмотренные главой 27 настоящего Кодекса).

В ч. 2 статьи 3.1 КоАП РФ находит свое проявление принцип гуманизма законодательства об административных правонарушениях. Административное наказание к физическому лицу должно применяться в пределах цивилизованных стандартов, не должно иметь целью унижение человеческого достоинства и причинение человеку физических страданий. Эти установки соответствуют положениям Всеобщей декларации прав человека, принятой Генеральной Ассамблеей ООН в 1948 г., и Конвенции ООН против пыток и других жестоких, бесчеловечных или унижающих достоинство видов обращения и наказания, вступившей в силу в 1987 г., а также Европейской Конвенции о защите прав человека и основных свобод»<sup>1</sup>.

Средства контроля на уроке: Тест на закрепление материала.

*1. Виды административных наказаний*

а. предупреждение

б. административный штраф

в. конфискация орудия или предмета административного правонарушения

г. не одно из выше перечисленных

д. все выше перечисленные

---

<sup>1</sup> Бахрах Д.Н., Россинский Б.В., Стариков Ю.Н. Административное право. М.: ИНФРА–М, 2014. С. 507–508.



2. *Административной ответственности подлежит лицо, достигшее к моменту совершения административного правонарушения возраста:*

- а. четырнадцать лет
- б. пятнадцать лет
- в. шестнадцать лет
- г. восемнадцать лет

3. *Какие из данных административных наказаний являются основными:*

- а. предупреждение
- б. административное выдворение
- в. конфискация
- г. лишение специального права

3. *Какие из перечисленных административных наказаний могут применяться в качестве основного, так и дополнительного административного наказания:*

- а. предупреждение
- б. административный штраф
- в. возмездное изъятие предмета административного нарушения
- г. конфискация предмета административного нарушения

Рекомендуемая литература для подготовки и проведения урока:

Нормативные правовые акты и иные официальные документы:

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993).

2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195–ФЗ (с изм. и дополн.).

3. Закон Российской Федерации от 26.06.1992 № 3132–1 (с изм.) «О статусе судей в Российской Федерации».

4. Закон Российской Федерации от 17.01.1992 № 2202–1 (с изм.) «О прокуратуре Российской Федерации».

5. О противодействии коррупции: федер. закон от 25 декабря 2008 г. № 273–ФЗ.

6. Об исполнительном производстве: Федер. закон от 02 октября 2007 № 229–ФЗ с изм. и доп.

Научная, учебная и иная литература:

1. Агапов А.Б Административное право/ А.Б. Агапов.. – М.: Юрайт, 2014. – 813 с.

2. Административное право России: учебник для студентов вузов, обучающихся по специальности 030501 «Юриспруденция» / под ред. П.И. Кононова, В.Я. Кикотя, И.Ш. Килясханова. – М.: ЮНИТИ–ДАНА: Закон и право, 2013. – 687 с.

3. Конин Н.М., Административное право России в вопросах и ответах – М.: Проспект, 2013. – 256 с.

4. Манохин В.М Административное право России– Саратов: Ай Пи Эр Медиа, 2014. – 271 с.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проанализировав проблемы назначения административного ареста за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения, можно сделать следующие выводы и внести предложения по совершенствованию действующего законодательства.

1. Безопасность дорожного движения продолжает оставаться в числе проблем, которые в последнее десятилетие приобрели особую остроту. В первую очередь это обусловлено несоответствием дорожно–транспортной инфраструктуры потребностям общества и государства в безопасном дорожном движении. Во вторую – недостаточно эффективным функционированием самой системы обеспечения безопасности дорожного движения. И в третью – низкой дисциплиной участников дорожного движения, несмотря на активно предпринимаемые со стороны государства к правонарушителям меры по ужесточению как уголовной, так и административной ответственности.

2. Проведенный анализ позволяет сформулировать понятие «безопасность дорожного движения» как публично–правовую категорию: это единый процесс государственного управления совокупностью общественных отношений, урегулированных нормативными правовыми актами, связанных с перемещением людей и грузов (как транспортными средствами, так и вне их) по дорогам, по поддержанию на необходимом для стабильного развития государства уровне постоянного риска возникновения обстоятельств, препятствующих продолжению этого процесса и (или) негативных последствий в виде гибели или ранения людей, повреждений транспортных средств, сооружений, грузов либо причинения иного материального ущерба.

Представляется целесообразной корректировка понятия «безопасность дорожного движения» с учетом вышеприведенной формулировки.

3. Состояние законодательства в любой области общественных отношений определяется тем, какое внимание уделяет государство той или иной сфере деятельности. Это в полной мере относится к обеспечению

безопасности дорожного движения, центральное место в нормативной правовой основе которой занимает Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. «О безопасности дорожного движения».

Анализ системы нормативно–правового регулирования в области обеспечения безопасности дорожного движения позволяет выявить наиболее характерные недостатки. К их числу, как представляется, можно отнести следующие: нормативная правовая база не в полной мере регулирует общественные отношения в этой области и характеризуется наличием целого ряда противоречий; имеются пробелы в нормативном правовом регулировании координации деятельности органов исполнительной власти, как на федеральном, так и на региональном уровне; недостаточно детально определен порядок финансирования необходимых мероприятий в рассматриваемой области; недостаточно строго регламентированы формы и методы контроля за соблюдением требований безопасности дорожного движения; законодательство об административных правонарушениях в области обеспечения безопасности дорожного движения не обеспечивает в полной мере реализацию главной задачи – предупреждения правонарушений; практически отсутствуют нормы, стимулирующие участие институтов гражданского общества и средств массовой информации в деятельности по предупреждению аварийности.

Представляются необходимыми разработка и принятие концептуального Федерального закона «Об Основах законодательства Российской Федерации по обеспечению безопасности дорожного движения», который бы заложил стратегию развития дорожного движения, аккумулировал все принятые ранее в этой области законы и другие нормативные правовые акты, сформулировал принципы ее обеспечения, конкретизировал обязанности и ответственность органов государственной власти и местного самоуправления, их должностных лиц, общественных объединений и граждан в сфере дорожного движения. Настоящий закон должен стать фундаментом для последующего законодательства.

4. Правовая охрана безопасности дорожного движения осуществляется действующим российским законодательством посредством установления в зависимости от характера и степени общественной опасности правонарушения гражданской, административной и уголовной ответственности за нарушение правил безопасности дорожного движения.

Действующая в Российской Федерации система административных наказаний, применяемых в области дорожного движения, образует единый механизм реализации как целей частной превенции, так и предупреждения административных правонарушений, совершаемых потенциальными правонарушителями в этой сфере государственного управления. К числу видов административной ответственности за нарушение Правил дорожного движения относятся предупреждение, административный штраф, конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения, лишение права управления транспортным средством и административный арест.

Серьезной проблемой административной ответственности за нарушения Правил дорожного движения является неуплата административных штрафов. Представляется целесообразным вернуть в ст. 28.6 КоАП РФ положения, предусматривающие возможность назначения сотрудниками ГИБДД административного наказания без составления протокола.

5. Административный арест заключается в изоляции водителя от общества, т.е. в помещении человека в спецприемник. Наказание это довольно суровое, поэтому оно накладывается только за самые серьезные нарушения.

6. Несмотря на исключительность назначения административного ареста, постановление судьи об административном аресте исполняется немедленно после вынесения такого постановления. Проблему немедленного исполнения административного ареста решило бы закрепление в КоАП РФ нормы, согласно которой лицо, необоснованно подвергнутое административному аресту, имеет право в дальнейшем требовать от государства возмещения имущественного ущерба и компенсации морального вреда в результате назначения административного наказания в виде административного ареста.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

### Нормативные правовые акты и иные документы

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6–ФКЗ, от 30.12.2008 № 7–ФКЗ, от 05.02.2014 № 2–ФКЗ, от 21.07.2014 № 1–ФКЗ) // Российская газета. 1993. 25 декабря; Парламентская газета. 2009. 23 января; Парламентская газета. 2014. 15 марта; Парламентская газета. 2014. 28 марта – 3 апреля.
2. Конвенция о дорожном движении (заключена в Вене 8 ноября 1968 г.). [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_136493/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_136493/)
3. Конвенция о дорожном движении вместе с Протоколом о дорожных знаках и сигналах (заключена в Женеве 19 сентября 1949 г.). [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://www.consultant.ru/library/konvenciyu\\_173/](http://www.consultant.ru/library/konvenciyu_173/)
4. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195–ФЗ (ред. от 06.07.2016) // Собрание законодательства РФ. 2002. № 1 (ч. 1). Ст. 1; Российская газета. 2016. 7 декабря.
5. О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10.12.1995 № 196–ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.
6. О полиции: Федеральный закон от 07.02.2011 № 3–ФЗ (ред. от 13.07.2015, с изм. от 14.12.2015) // Собрание законодательства РФ. 2011. № 7. Ст. 900; Собрание законодательства РФ 6 апреля 2015. N 14. Ст. 2008.
7. О транспортной безопасности: Федеральный закон от 09.02.2007 № 16–ФЗ (ред. от 06.07.2016) // Собрание законодательства РФ. 2007. № 7. Ст. 837; Российская газета. 2016. 8 июля.
8. Вопросы Министерства внутренних дел Российской Федерации (вместе с «Положением о Министерстве внутренних дел Российской Федерации» от 14.02.2007 № 100-ФЗ) // Собрание законодательства РФ. 2007. № 7. Ст. 837; Российская газета. 2016. 8 июля.

Федерации»): Указ Президента РФ от 01.03.2011 № 248 (ред. от 03.08.2015) // Собрание Законодательства РФ. 2011. № 10. Ст. 1334; Собрание законодательства РФ. 2015. № 32. ст. 4748.

9. О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения (включая Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации): Указ Президента Российской Федерации от 15.06.1998 № 711 (ред. от 01.04.2015) // Собрание Законодательства РФ. 1998. № 25. Ст. 2897; Собрание Законодательства РФ. 2015. N 14. Ст. 2107.

10. О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации: Указ Президента РФ от 31.12.2015 № 683 // Собрание законодательства РФ. 2016. № 1 (часть II). Ст. 212.

11. О Правилах дорожного движения (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»): Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 10.09. 2016) // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531; Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&prevDoc=102026836&backlink=1&&nd=102409171>

12. О Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения: Постановление Правительства РФ от 25 апреля 2006 г. № 237 (в ред. от 24.07.2008.) // Собрание Законодательства РФ. 2006. № 18. Ст. 2004; Собрание законодательства РФ. 2008. № 26. Ст.3065.

13. Об особенностях применения отдельных положений Правил дорожного движения Российской Федерации: Постановление Правительства РФ от 28.02.2006. № 109 // Собрание Законодательства РФ. 2006. № 11. Ст. 1179.

14. О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах: Постановление Правительства РФ от

03.10.2013 № 864 (ред. от 25.05.2016) // Собрание Законодательства РФ. 2013. № 41. Ст. 5183; Собрание законодательства РФ. 2016. N 24. Ст. 3525.

### Материалы судебной и административной практики

1. О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.03.2005 № 5 (ред. от 19.12.2013) // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2005. № 6; Российская газета. 2013. 31 декабря.

2. Постановление Верховного суда Республики Башкортостан от 14.03.2016 № 4А–98/2016. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=SOJ;n=1477863#0>

3. Постановление Верховного Суда РФ от 01.07.2016 № 2–АД16–4. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_178934/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_178934/)

4. Постановление Верховного Суда РФ от 19.08.2016 № 59–АД16–9. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_207871/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_207871/)

5. Постановление Верховного Суда РФ от 20.05.2016 № 56–АД16–6. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_207871/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_207871/)

6. Постановление заместителя председателя Свердловского областного суда от 15.02.2016 № 4а–158/2016. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=RASVR;n=83915#0>

7. Постановление Семнадцатого арбитражного апелляционного суда от 28.12.2010 № 17АП-12434/2010-АК по делу № А71–11688/2010 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=RAPS017;n=94441#0>



8. Постановление Севастопольского городского суда от 07.11.2016 № 4А–294/2016. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=SOJ;n=1596760#0>

9. Постановление Нижегородского областного суда от 29.02.2016 по делу № 4А–191/2016. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=SOJ;n=1493927#0>

10. Анализ мер административного воздействия по результатам работы личного состава отделения ДПС ГИБДД МВД России «Шалинский» по пресечению нарушений, являющихся основными причинами ДТП за 10 месяцев 2016 г.

11. Справка ГИБДД МО МВД России «Шалинский» об исполнении постановлений суда о назначении наказания в виде административного ареста за совершение правонарушений в области дорожного движения за 10 месяцев 2016 года.

#### Литература

1. 36 проектов беспилотных автомобилей. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://geektimes.ru/post/277788/>

2. Баршев В. Докаталась // Российская газета. 2017. 13 января.

3. Бахаев А.А. Административно-правовое регулирование дорожного движения: вопросы безопасности и ответственности: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Челябинск: Изд-во ЮрГУ, 2009. С. 42.

4. Белякова М. М. Структурно–логические схемы как технология формирования культуры научного мышления на уроках литературы. // Педагогическое мастерство: материалы IV междунар. науч. конф. (г. Москва, февраль 2014 г.). М.: Буки–Веди, 2014. С. 93–105.

5. Беспалько В. П. Слагаемые педагогической технологии. М.: Высшая школа, 2015. 472 с.

6. Беспилотное авто Google впервые попало в ДТП с пострадавшими. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [www.rg.ru/2015/07/17/car-site.html](http://www.rg.ru/2015/07/17/car-site.html).
7. Богатырев Д.Ю., Захарова Н.А., Родиков Д.С., Суняев Л.В., Унтерберг Е.С. Комментарий к Правилам дорожного движения в Российской Федерации и Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения (утв. Постановлением Совета Министров – Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090) (постатейный) М.: Норма, 2015. С. 496.
8. Босхамджиева Н.А. Общая характеристика безопасности дорожного движения // Административное право и процесс. 2013. № 9. С. 24–29.
9. Головки В.В. К вопросу о понятии безопасности дорожного движения // Правопорядок: история, теория, практика. 2015. № 1. С. 62–69.
10. Головки В.В., Майоров В.И., Ортман Е.А. Административная деятельность Государственной инспекции безопасности дорожного движения: Учебное пособие. Омск: Изд-во Омского юридического института МВД РФ, 2008. С. 214.
11. Дерюга А.Н., Мотрович И.Д. Причины латентности административных правонарушений // Административное право и процесс. 2013. № 7. С. 57–63.
12. Елагин А.Г., Казаков А.Я. Управление деятельностью по обеспечению безопасности: Научное издание. – М.: Академия управления МВД России, 2010. 244 с.
13. Зеленков М.Ю. Правовые основы общей теории безопасности Российского государства в XXI веке. М.: Юридический институт МИИТ, 2002. 406 с.
14. Кадаков М. Слово главного редактора. Штрафная экономика // За рулем. 2016. № 3. С. 3.
15. Калюжный Ю.Н. Отдельные теоретические подходы к толкованию понятия «безопасность дорожного движения» // Транспортное право. 2016. № 2. С. 3–8.

16. Качество предоставления государственных услуг населению по линии Госавтоинспекции постоянно совершенствуется. Материалы официального сайта ГИБДД РФ. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.gibdd.ru/news/672>.

17. Кирин А.В. Предупреждение и его особая роль как меры административной ответственности // Административное право и процесс. 2011. № 10. С. 31–32.

18. Когда руль не нужен. Машины с автопилотом выходят на дороги. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [www.rg.ru/2014/05/29/google-auto.html](http://www.rg.ru/2014/05/29/google-auto.html).

19. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. Главы 24–32. Постатейный научно-практический комментарий. М.: Редакция «Российской газеты», 2015. Вып. I 508 с.

20. Коняев С.А. Конституционное регулирование сферы дорожного движения в зарубежных странах // Конституционное и муниципальное право. 2011. № 7. С. 62–65.

21. Кропанева Е. М. Практикум МПО. Екатеринбург, 2010. 61 с .

22. Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения. М.: Юрид. лит., 1974. 412 с.

23. Майоров В.И. Административно–правовые проблемы управления обеспечением безопасности дорожного движения. Дис. ... д–ра юрид. наук. – Екатеринбург: Изд–во УрГЮА, 1997. 316 с.

24. Майоров В.И. К вопросу о безопасности в сфере дорожного движения // Транспортное право. 2009. № 4. С. 21–27.

25. Положение о Государственной автомобильной инспекции Главного управления рабоче–крестьянской милиции НКВД СССР. [Электронный ресурс]. Материалы Википедии. URL: [http://https://ru.wikipedia.org/wiki/Народный\\_комиссариат\\_внутренних\\_дел\\_СССР](http://https://ru.wikipedia.org/wiki/Народный_комиссариат_внутренних_дел_СССР)

26. Материалы официального сайта ГИБДД РФ. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.gibdd.ru/news/672>.

27. Михайловский И.Г. Административная правосубъектность Государственной инспекции безопасности дорожного движения в сфере правоохранительной деятельности: автореферат на соискание уч. степени канд. юрид. наук. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://rudocs.exdat.com/docs/index-99864.html>

28. Молчанов П.В. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения»: вопросы и пути совершенствования // Административное право и процесс. 2014. № 7. С. 61–65.

29. Мотрович И.Д. О применении административных наказаний в административно-юрисдикционном производстве // Административное право и процесс. 2014. № 10. С. 61–64.

30. Никитина Н. Н., Железнякова О. М., Петухов М. А., Основы профессионально-педагогической деятельности. М.: Изд-во «Мастерство», 2012. 479 с.

31. Педагогика. Под ред. В. А. Сластенина. М.: Академия, 2014. 566 с.

32. Пресс–Служба ФССП России. Самое большое количество неоплаченных штрафов у водителей Москвы. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://fssprus.ru/news/document22621724>

33. Романькова С.А. Меры, связанные с административно-принудительным производством, применяемые полицией в области дорожного движения // Административное и муниципальное право. 2016. № 9. С. 77–84.

34. Российская Федерация стремится представить к 2018 году беспилотную машину. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [ria.ru/economy/20151004/1296400446.html](http://ria.ru/economy/20151004/1296400446.html).

Динамика административных правонарушений в сфере дорожного движения за 2015 – 2016 г.г., зарегистрированных сотрудниками ДПС ГИБДД МО МВД России «Шалинский»

Возбуждено дел за нарушения в области дорожного движения		6252	7009	-10,8
и з н и х :  в т о м ч и с л е:	В отношении пешеходов	1127	944	+19,4
	В отношении водителей	4845	5736	-15,5
	Нарушение правил применения ремней безопасности или мотошлемов	727	549	+32,4
	Управление ТС водителем, лишённым права управления	23	29	-20,7
	Превышение установленной скорости движения т/с	1655	3174	-47,8
	Превышение скорости в автоматическом режиме	0	0	0
	Нарушение правил перевозки (ч.3 ст.12.23 КоАП РФ)	105	69	+52,2
	Непредоставление преимущества в движении пешеходам или иным участникам дорожного движения (ст.12.18)	86	68	+26,5
	Нарушение правил проезда ж/д переездов	4	2	+100
	Управление т/с в состоянии опьянения (ч.1 ст.12.8)	66	87	-24,1
	Управление т/с в состоянии опьянения (ч.3 ст.12.8)	43	75	-42,7
	Управление т/с в состоянии опьянения (ч.4 ст.12.8)	0	6	0
	Управление т/с в состоянии опьянения (ч.1,3,4 ст.12.8)	109	168	-35,1
	Отказ о прохождения медицинского освидетельствования (ч.1 ст.12.26)	5	5	0
	Отказ о прохождения медицинского освидетельствования (ч.2 ст.12.26)	0	5	0
	ВСЕГО: ст.ст.12.8, 12.26 КоАП РФ	114	178	-36
	<b>264.1 УК РФ</b>	11	14	-21,4
	<b>из них получено приговоров</b>	6	3	+100
Выезд на полосу встречного движения (ч.5, ч.4 ст.12.15)	37	36	+2,7	
Неуплата административного штрафа в срок, предусмотренный КоАП РФ (ч.1 ст.20.25)	103	154	-33,1	
Кол-во дел об АПН, направленных в суды	263	444	-40,8	

Анализ мер административного воздействия по результатам работы личного состава отделения ДПС ГИБДД МВД России «Шалинский» по пресечению нарушений, являющихся основными причинами ДТП за 10 месяцев 2016 г.

Нарушения ПДД	10 мес. 2016 г.	Доля от общего количест ва (%)	Учетные ДТП	Доля ДТП от всех учетных
Совершено водителями ТС	4845	77,5	9	100
Управление ТС в состоянии опьянения (ч. 1, 3, 3 ст. 12.8, Ч. 1, 2 ст. 12.26 КоАП РФ, ст. 264.1 УК РФ)	125	2,6	4	44,5
Превышение установленной скорости, несоответствие скорости дорожным условиям (Без КРИС-П)	1655	34,2	5	55
Управление ТС, не имея права управления (не имея соответствующей категории)	172	3,5	1/1	11/11
Выезд на полосу встречного движения	37	0,8	1	11
Несоблюдение очередности проезда	26	0,5	0	0
Непредоставление преимущества в движении пешеходам	86	1,8	1	11
Нарушение требований сигнала светофора	0	0	0	0
Нарушения, допущенные пешеходами	1127	18	0	0
Пассажиры	61	1,0	0	0

Справка ГИБДД МО МВД России «Шалинский» об исполнении постановлений суда о назначении наказания в виде административного ареста за совершение правонарушений в области дорожного движения за 10 месяцев 2016 года

показатель	всего	в том числе					
		ст. 12.7 ч. 2	ст. 12.8 ч. 3	ст. 12.26 ч.2	ст. 12.27 ч. 2	ст. 20.25 ч. 1	ст. 19.3 ч. 1
выявлено правонарушений	177	23	43	0	5	103	3
вынесено постановлений (всего)	159	23	31	0	5	97	3
вынесено постановлений о назначении административного ареста	84	8	30	0	4	39	3
количество лиц, подвергнутых административному аресту	84	8	30	0	4	39	3
исполнено постановлений об административном аресте	84	8	30	0	4	39	3
количество лиц, отбывших административный арест	84	8	30	0	4	39	