

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение высшего образования
«Российский государственный профессионально-педагогический университет»

АДМИНИСТРАТИВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

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: 320

Екатеринбург 2017

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.

АДМИНИСТРАТИВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

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

Идентификационный код ВКР: 320

Исполнитель:
студент группы Пу-411о АП

Е.С. Горшкова

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. ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРАВОНАРУШЕНИЙ НА ТРАНСПОРТЕ	6
1.1. Понятие и виды правонарушений на транспорте	6
1.2. Состав правонарушений на транспорте	11
1.3. Меры профилактики правонарушений на транспорте	18
2. РЕАЛИЗАЦИЯ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ	26
2.1. Понятие, признаки и основания административной ответственности за правонарушения на транспорте	26
2.2. Применение мер обеспечения административного производства по делам о правонарушениях на транспорте	31
2.3. Стадии административного производства по делам о правонарушениях на транспорте	38
3. МЕТОДИЧЕСКАЯ РАЗРАБОТКА	47
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	58
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ	60
ПРИЛОЖЕНИЕ	66

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы дипломной работы, обусловлена повышенной опасностью транспортных средств в общественных отношениях. Так все собственники и правообладатели, различных видов транспортных средств, независимо от формы собственности, обязаны обеспечить безопасность жизни и здоровья людей при использовании или взаимодействии с транспортными средствами, безопасную эксплуатацию транспортных средств и охрану окружающей среды.

Каждый вид транспорта, представляет собой сложный производственный механизм. Безаварийная работа любого вида транспорта: водного, морского, гражданской авиации, железнодорожного, а так же автомобильный и иной вид транспорта, обеспечивается сложной совокупностью правовых, эксплуатационных и технических средств. В основном правовое регулирование безопасности транспортных средств закреплено нормами административного права регламентированных в нормах Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях¹. На их основе осуществляется деятельность государственных органов по эксплуатации и организации движения транспорта, надзору и контролю за ним, привлечению виновных к ответственности за нарушение правил, регламентирующих безопасную эксплуатацию транспорта, а так же применению профилактических мер.

Объектом исследования является общественные отношения, возникающие при привлечении к административной ответственности за правонарушения на транспорте.

Предметом исследования выступает сфера административного законодательства, регламентирующего привлечение к административной ответственности за правонарушения на транспорте.

¹ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: Федеральный закон от 30.12.2001 № 195-ФЗ // Российская газета. 2001. 31 декабря; 2017. 09 июня.

Предметная направленность определяется изучением и выделением, в пределах заявленной темы, правоприменительной и судебной практики, а также нормативно-правовых источников.

Цель исследования: выявление проблем привлечения к административной ответственности за правонарушения на транспорте и разработка мер по их решению.

Исходя из поставленной цели, определим основные задачи исследования:

- раскрыть понятие и виды правонарушений на транспорте;
- определить их состав;
- определить меры профилактики правонарушений на транспорте;
- уточнить понятие, признаки и основание административной ответственности за правонарушения на транспорте, а так же применение мер обеспечения административного производства по делам о правонарушениях на транспорте;
- определить стадии административного производства по делам о правонарушениях на транспорте.
- на основе судебной практики по делам об административной ответственности в сфере транспорта выявить пробелы в законодательстве.

Теоретической основой исследования являются труды: А.С. Дугенец, Д.Н. Бахрах; А.И. Каплунов, П.И. Кононов, Б.В. Россинский, Ю.Н. Стариков, В.Е. Севрюгин; Ю.П. Соловей.

Проблемой административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения занимались следующие правоведы: А.Э. Снменов, Е.В. Януш, Е.В. Додин, П.П. Серов, В.И. Майоров, А.П. Кузнецов, И.А. Ряпухин, Р.В. Денисов, Б.В. Россинский и др.

Нормативную базу исследования составляют Конституция Российской Федерации¹, Кодекс Российской Федерации об административных

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 № 11-ФКЗ) // Российская газета. 1993. 25 декабря; 2014. 23 июля.

правонарушениях¹, иное федеральное законодательство, затрагивающее вопросы транспортных правонарушений, региональное административное законодательство, различная правоприменительная и судебная практика, представленная разъяснениями Пленумов Высших Верховных судов и решениями судов разных юрисдикций.

Методы исследования: изучение документов, статистических и практических материалов, анализ нормативно-правовых актов.

Настоящая работа состоит из введения, двух самостоятельных глав, шести самостоятельных параграфов, заключения, списка используемых источников и литературы, приложения изложена на 71 листах машинописного текста.

¹ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: Федеральный закон от 30.12.2001 № 195-ФЗ // Российская газета. 2001. 31 декабря; 2017. 09 июня.

1. ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРАВОНАРУШЕНИЙ НА ТРАНСПОРТЕ

1.1. Понятие и виды правонарушений на транспорте

В соответствии с требованиями статьи 2.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях¹ (далее КоАП РФ), под административным правонарушением понимается противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, за которое КоАП РФ или законами субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность.

Определение административное правонарушение можно считать формальным, так как отражает юридические признаки деяния (антиобщественная направленность, противоправность, виновность и наказуемость деяния). А так же правонарушения на транспорте можно подразделить на виды – преступления и проступки².

Под преступлением понимается общественно-опасное деяние, запрещенное Уголовным кодексом Российской Федерации и направленное против безопасного движения и использования транспорта (глава 27 Уголовного кодекса Российской Федерации).

Проступок, по сравнению с преступлением, является правонарушением с меньшей степенью опасности, посягающим на отдельные стороны правопорядка в обществе. Проступки можно подразделить на административные, дисциплинарные и гражданско-правовые деликты:

– административный проступок – противоправное виновное деяние, за которое предусмотрена административная ответственность гл. 11 и 12 КоАП РФ;

¹ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: Федеральный закон от 30.12.2001 № 195-ФЗ // Российская газета. 2001. 31 декабря; 2017. 09 июня.

² Барихин А.Б. Большая юридическая энциклопедия. М.: Книжный мир, 2012. С. 640.

– дисциплинарный проступок – противоправное виновное нарушение трудовой или служебной дисциплины сотрудником (работником), не выполняющим свои трудовые или служебные обязанности;

– гражданско-правовой деликт – правонарушение, совершаемое в сфере имущественных отношений на транспорте в следствии неисполнения обязательств или нанесением имущественного вреда (перевозка пассажиров и грузов).

Применительно к рассматриваемой теме исследования, под правонарушениями на транспорте подразумеваются административные правонарушения в сфере безопасной работы и эксплуатации транспорта, административная ответственность за которые, федеральным законодателем установлена в гл. 11, 12 КоАП РФ. Региональным законодателем такая ответственность регламентирована в областных законах. Применительно к Свердловской области, административная ответственность за правонарушения на транспорте предусмотрена в нормах Закона Свердловской области № 52-ОЗ от 14 июня 2015 года «Об административных правонарушениях на территории Свердловской области» (далее Закон №52-ОЗ)¹.

Особенностью правонарушений на транспорте является то, что вред, причиненный личности, имуществу, хозяйственной деятельности, наносится в основном при нарушении правил использования и эксплуатации всех видов транспорта и складываются непосредственно по поводу оказания транспортных услуг и эксплуатации транспортных средств.

Это дает основания выделить правонарушения на транспорте в обособленную самостоятельную группу правонарушений.

В свою очередь под транспортным средством в силу требований п.11 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности»² понимаются устройства, предназначенные для перевозки физических лиц, багажа, личных

¹ Об Административных правонарушениях на территории Свердловской области: Закон Свердловской области от 14.06.2005 № 52-ОЗ // Областная газета. 2005. 15 июня; 2017. 21 февраля.

² О транспортной безопасности: Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ // Российская газета. 2007. 14 февраля; 2016. 28 июня.

вещей, ручной клади, животных, грузов или оборудование, установленное на транспортных средствах, в значениях, определенных транспортными кодексами и уставами, и включающие в себя:

а) транспортные средства автомобильного транспорта, используемые для регулярной перевозки пассажиров и багажа или перевозки пассажиров и багажа по заказу либо используемые для перевозки опасных грузов, на осуществление которой требуется специальное разрешение;

б) воздушные суда коммерческой гражданской авиации;

в) воздушные суда авиации общего назначения, определяемые Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, согласованному с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел;

г) суда, используемые в целях торгового мореплавания (морские суда), за исключением прогулочных судов, спортивных парусных судов, а также искусственных установок и сооружений, которые созданы на основе морских плавучих платформ и особенности защиты которых от актов незаконного вмешательства устанавливаются в соответствии со ст. 12.3 настоящего Федерального закона;

д) суда, используемые на внутренних водных путях для перевозки пассажиров, за исключением прогулочных судов, спортивных парусных судов, и (или) для перевозки грузов повышенной опасности, допускаемых к перевозке по специальным разрешениям в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере

транспорта, согласованному с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел;

е) железнодорожный подвижной состав, осуществляющий перевозку пассажиров и (или) грузов повышенной опасности, допускаемых к перевозке по специальным разрешениям в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, согласованному с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел;

ж) транспортные средства городского наземного электрического транспорта.

С учетом вышеизложенного можно сделать следующие выводы:

1. Под правонарушениями на транспорте понимается противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, при нарушении правил использования и эксплуатации всех видов транспорта, складывающихся по поводу эксплуатации транспортных средств и оказания транспортных услуг, за которые КоАП РФ или законами субъектов Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность.

2. Унифицировать в КоАП РФ, понятие правонарушения на транспорте и административная ответственность за правонарушения на транспорте, что позволит безошибочно квалифицировать проступки в правонарушения.

3. Еще одной особенностью правонарушений на транспорте, полагаю отсутствие общепринятой и законодательно закреплённой классификации видов транспортных правонарушений. Кодификация правонарушений по виду транспорта позволила бы упростить порядок идентификации правонарушений на транспорте.

В свою очередь с учетом видов транспорта, регламентированных п.11 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности», их можно условно подразделить на:

- правонарушения на железнодорожном транспорте;
- правонарушения на воздушном транспорте;
- правонарушения на водном транспорте;
- правонарушения на транспортных средствах общего пользования (легковое такси; пассажирский автобус; трамвай; троллейбус и т.д.);
- иные виды наземных транспортных средств (легковой автомобиль, грузовой транспорт и т.д.), за исключением железнодорожного транспорта;

В зависимости от глав КоАП РФ в которых содержится административная ответственность за транспортные нарушения, их можно разделить на:

- административные правонарушения на транспорте;
- административные правонарушения в области дорожного движения.

Разграничение нормами КоАП РФ административные правонарушения, непосредственно связанные с транспортом и объектами транспортной инфраструктуры, так же упростит порядок идентификации правонарушений на транспорте.

1.2. Состав правонарушений на транспорте

Все правонарушения на транспорте характеризуются единым объектом, имеют общие признаки объективной и субъективной стороны, в том числе субъекта административного правонарушения.

Исключительным предметом правонарушений на транспорте выступают различные виды транспорта, непосредственно перечисленные в гл.11 и гл.12 КоАП РФ.

Под объектом правонарушений на транспорте понимаются общественные отношения в сфере обеспечения безопасной работы и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры различного вида, охраны жизни и здоровья граждан, собственности и окружающей природной среды.

Диспозиция большинства норм КоАП РФ о правонарушениях на транспорте является бланкетной, поэтому для выяснения сущности противоправности деяния необходимо обратиться к нормативно-правовым актам, регулирующим безопасную работу данных видов объектов, которые в первую очередь зависят от его специфики, в частности:

Противоправные деяния, совершаемые, на железнодорожном транспорте могут содержаться, в федеральном законе «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»¹, Приказе Минтранса РФ от 20.10.2011 N 270².

Противоправные деяния, совершаемые на воздушном транспорте, содержатся, в Постановлении Правительства «Об утверждении Федеральных

¹ О железнодорожном транспорте в Российской Федерации: Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ // Российская газета. 2003. 18 января; 2016. 06 июля.

² Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта проведения проверок при осуществлении федерального государственного надзора за соблюдением законодательства Российской Федерации, в том числе международных договоров Российской Федерации об обеспечении безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также промышленной безопасности на железнодорожном транспорте: Приказ Минтранса от 20.10.2011 № 270 // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2012. № 5.

правил использования воздушного пространства Российской Федерации»¹, в Федеральных авиационных правилах «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации»² и иных нормативных документов федерального и регионального уровня.

Правила и требования эксплуатации водного транспорта содержатся в Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации³, Федеральном законе от 31.07.1998 № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации»⁴ и иных нормативных документах.

Правила эксплуатации всех наземных транспортных средств-автомобилей разной категории, в первую очередь регулируются Постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения»⁵ (далее ПДД).

Объективная сторона правонарушений на транспорте может характеризоваться противоправными деянием в виде действий, так например ст. 11.3 КоАП РФ «Действия, угрожающие безопасности полетов»; ст. 12.9 «Превышение установленной скорости движения» и бездействий, например ст. 11.31 КоАП РФ «Несоблюдение перевозчиком требований законодательства Российской Федерации об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу

¹ Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации: Постановление Правительства РФ от 11.03.2010 № 138 // Собрание законодательства РФ. 2010. № 14. Ст. 1649; 2017. № 9. Ст. 1360.

² Об утверждении Федеральных авиационных правил подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации: Приказ Минтранса от 31.07.2009 № 128 // Российская газета. 2009. 10 сентября; Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2015. № 37.

³ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации: Федеральный закон от 30.04.1999 № 81-ФЗ // Российская газета. 1999. 01-05 мая; 2017. 10 февраля.

⁴ О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации: Федеральный закон от 31.07.1998 № 155-ФЗ // Российская газета. 1998. 06 августа; 2016. 06 июля.

⁵ О правилах дорожного движения: Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 // Российская газета. 1993. 23 ноября; 2016. 06 июля.

пассажиров»; ст. 12.27 «Невыполнение обязанностей в связи с дорожно-транспортным происшествием».

По конструктивным особенностям, правонарушения на транспорте могут быть как материальные, так например ст. 11.15 «Повреждение имущества на транспортных средствах общего пользования, грузовых вагонов или иного предназначенного для перевозки и хранения грузов на транспорте оборудования»; ч. 3 ст. 11.3 «Действия, угрожающие безопасности полетов» и формальные, например ч.1 ст. 11.17 «Нарушение правил поведения граждан на железнодорожном, воздушном или водном транспорте»; ст. 11.8 «Нарушение правил эксплуатации судов, а также управление судном лицом, не имеющим права управления».

Объективную сторону административных правонарушений так же характеризует ряд квалифицирующих признаков (место, средства и способ совершения деяния).

Местом совершения административных правонарушений на транспорте могут быть, например ч. 3 ст. 11.6 «Действия, угрожающие безопасности движения на водном транспорте»; ч. 1 ст. 11.19 «Нарушение правил провоза ручной клади, багажа и грузобагажа».

Средствами совершения нарушений на транспорте являются те орудия и предметы, с помощью и посредством которых возникают противоправные деяния. Ими могут быть, например: ч. 3, 4 ст.11.19 «Нарушение правил провоза ручной клади, багажа и грузобагажа»; ч. 4 ст. 11.17 «Нарушение правил поведения граждан на железнодорожном, воздушном или водном транспорте».

Способ совершения правонарушения позволяет определить, как, каким образом и при каких условиях совершается противоправное деяние. На транспорте он имеет значение для квалификации деяния, например, по ст. 11.21 «Нарушение правил использования полосы отвода и придорожных полос автомобильной дороги»; ч. 2 ст. 11.3 «Действия, угрожающие безопасности полетов».

Субъект правонарушения может быть как общий, так и специальный, например, по ст. 11.5 КоАП РФ «Нарушение правил безопасности эксплуатации воздушных судов», субъектом административного правонарушения являются граждане и должностные лица, обладающие необходимой квалификацией, подтверждаемой соответствующими документами, и несущие ответственность за безопасную эксплуатацию воздушных судов.

Субъективная сторона правонарушений на транспорте характеризуется умышленной и неосторожной формой вины.

Правонарушение на транспорте считается совершенным умышленно, если лицо осознавало общественно-опасные действия, предвидело и желало наступления общественно опасных последствий (прямой умысел) или лицо осознавало общественно опасные действия, предвидело и не желало, но сознательно допускало общественно опасные последствия, либо относилось к ним безразлично (косвенный умысел).

Неосторожная форма вины, имеет место, когда лицо предвидело наступление общественно опасных последствий своих действий и рассчитывало на предотвращение последствий (легкомыслие) или лицо не предвидело возможность наступления таких последствий своих действий, но должно было и могло предвидеть эти последствия (небрежность).

Форма вины, как правило, на квалификацию не влияет. В некоторых случаях форма вины является обязательным признаком состава правонарушения, так например ч.2. ст. 11.7 «Нарушение правил плавания».

С целью полного и всестороннего рассмотрения темы настоящего исследования, предлагаю более подробно рассмотреть состав ст.11.14.1. КоАП РФ, предусматривающей ответственность за нарушение правил перевозок пассажиров и багажа легковым такси.

Так, объектом ст.11.14.1. КоАП РФ являются общественные отношения, возникающие в связи с оказанием услуг по перевозке пассажиров и багажа легковым такси.

Непосредственным объектом, данного правонарушения выступают требования регламентированные Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным транспортом¹.

Объективная сторона ч.1 ст.11.14.1 КоАП РФ, выражается в действиях, направленных на не указание информации, предусмотренной названными правилами, или в бездействии лиц, обязанных ее указывать.

Объективная сторона ч.2 ст.11.14.1 КоАП РФ, выражена в бездействии, а именно невыдача пассажиру кассового чека или квитанции в форме бланка строгой отчетности, подтверждающего оплату пользования легковым такси.

Объективная сторона ч.3 ст.11.14.1 КоАП РФ так же характеризуются бездействием в деяниях субъекта, а именно в отсутствии на транспортном средстве, используемом для оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа, цветографической схемы легкового такси и (или) опознавательного фонаря на крыше указанного транспортного средства.

С субъективной стороны, рассматриваемое правонарушение может быть совершено как с прямым, так и с косвенным умыслом.

Состав правонарушения, предусмотренный ст. 11.14.1. КоАП РФ формальный, то есть для привлечения к административной ответственности, наступление негативных последствий не требуется.

В качестве примера из судебной практики, предлагается рассмотреть решение Арбитражного суда Свердловской области по делу А60-36957/2013 от 25.11.2013 года, оставленного в силе Постановлением семнадцатого арбитражного апелляционного суда №17-АП16556\2013-Аку, в том числе кассационной и надзорной инстанцией.²

Так, ООО «Реноме» обратились в Арбитражный суд Свердловской области к Министерству транспорта и связи Свердловской области об

¹ Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом от 14.02.2009 № 112 // Российская газета. 2009. 11 марта; 2015. 19 мая.

² Решение Арбитражный суд Свердловской области по делу А60-36957/2013 от 25.11.2013 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ekaterinburg.arbitr.ru/> (дата обращения: 10.04.2017).

оспаривании решения административного органа о привлечении к административной ответственности, которым ООО «Реноме» признано виновным по ч.3 ст.11.14.1. КоАП РФ, за то обстоятельство, что легковое такси, принадлежащее ООО «Реноме» не оборудовано опознавательным фонарем оранжевого цвета, что прямо регламентировано требованиями пп. «г» п. 1 ч. 16 ст. 9 Закона № 69-ФЗ¹.

Согласно части 3 статьи 11.14.1 КоАП РФ отсутствие на транспортном средстве, используемом для оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа, цветографической схемы легкового такси и (или) опознавательного фонаря на крыше указанного транспортного средства, влечет наложение административного штрафа на должностных лиц в размере десяти тысяч рублей.

В соответствии с пунктом 116 Постановления Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2009 года № 112 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»² на кузов легкового такси наносится цветографическая схема, представляющая собой композицию из квадратов контрастного цвета, расположенных в шахматном порядке.

При таких обстоятельствах суд обоснованно пришел к выводу о доказанности факта совершения ООО «Реноме» административного правонарушения и о наличии в действиях общества состава административного правонарушения, ответственность за которое предусмотрена частью 3 статьи 11.14.1 КоАП РФ.

Довод заявителя о том, что в момент проверки автомобиль находился на специальном (заказном) обслуживании и был оборудован табличкой с надписью «Заказной» судом не принимался, по следующим основаниям:

¹ О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федеральный закон от 21.04.2011 № 69-ФЗ // Российская газета 2011. 25 апреля; 2014. 17 октября.

² Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом: Постановления Правительства РФ от 14.02.2009 № 112 // Российская газета. 2009. 11 марта; 2015. 19 мая.

«...При проверке водитель транспортного средства марки Рено Logan (SR), государственный регистрационный знак У 210 ОА 96, Газизов Р.А. предъявил сотрудникам ГИБДД путевой лист от 16.08.2013 N 1538, выданный ООО «Реноме» (подпись диспетчера - Васякин А.Н., подпись механика – Васякин А.Н.) Согласно путевого листа от 16.08.2013 N 1538, автомобиль был выпущен на линию ООО «Реноме» для перевозки пассажиров. Автомобиль был предоставлен в распоряжение ООО «Реноме», а не ИП Баштан Е.М.

Иных документов (заказ-наряд, копия договора фрахтования), свидетельствующих о эксплуатации автомобиля ООО «Реноме» 17.08.2013 в целях отличных от перевозки пассажиров легковым такси, сотрудникам ГИБДД водителем Газизовым Р.А. предъявлено не было.

Договор фрахтования или его копия, а также заказ-наряд на предоставление транспортного средства для перевозки пассажиров и багажа, если договор фрахтования заключен в форме указанного заказа-наряда, находятся у водителя от начала до конца осуществления перевозки пассажиров и багажа по заказу и предъявляются в обязательном порядке по требованию должностных лиц федеральных органов исполнительной власти, уполномоченных на осуществление контроля за наличием у водителей таких документов.

Данные о наличии на лобовом стекле транспортного средства 17.08.2013 таблички «Заказной» в материалах дела отсутствуют.

Доказательств обратного заявителем в материалы дела не представлено...».¹

При таких обстоятельствах Арбитражный суд Свердловской области обоснованно отказал ООО «Реноме» в оспаривании решения административного органа о привлечении к административной ответственности.

¹ Решение Арбитражный суд Свердловской области по делу А60-36957/2013 от 25.11.2013 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ekaterinburg.arbitr.ru/> (дата обращения: 10.04.2017).

С учетом вышеизложенного можно сделать вывод, что почти все нормы главы 11 «Административные правонарушения на транспорте» КоАП РФ носят отсылочный характер в них часто не содержится описание поведение виновного, почти всегда ограничивается указанием на несоблюдение установленных правил или на нарушения (правила поведения граждан на водном, воздушном или железнодорожном транспорте, правил перевозки опасных веществ). Это предполагает применение таких норм как транспортные кодексы, федеральные законы о видах транспорта, уставы, положения, правила, инструкции, а так же другие нормативные правовые акты РФ. Часто акты, к которым отсылают нормы, помогают выявить признаки состава административного правонарушения, и дают понятия специализированным терминам, не разъясненных законодателем в тексте закона.

Указанные правовые акты склонны к динамике. В связи с этим, возникает необходимость к комментариям правовых установлений, с учетом их бланкетного характера, а так же изменений в ведомственных нормативных правовых актах, что бы избежать ошибки при квалификации административных правонарушений на транспорте.

1.3. Меры профилактики правонарушений на транспорте

Изучив Концепцию общественной безопасности в Российской Федерации¹, утвержденную Президентом РФ, можно сделать вывод, что одним из механизмов реализации данной Концепции является совершенствование национального законодательства в части, касающейся предупреждения правонарушений, установления административной ответственности за правонарушения в сфере общественной безопасности, а также совершенствование единой государственной системы профилактики правонарушений. Институт «профилактики административных

¹ Концепция общественной безопасности в Российской Федерации: утв. Президентом РФ от 14.11.2013 № Пр-2685 (ред. от 03.04.2017) [Электронный ресурс]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/499059750> (дата обращения: 25.04.2017).

правонарушений», на федеральном уровне регламентирован Федеральным законом «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации»¹.

Анализ указанного законодательства, позволяет сделать вывод, что именно меры по предупреждению и профилактики, в том числе и правонарушений на транспорте, имеют приоритетное значение в совершенствовании законодательства РФ всех уровней.

Данный теоретический посыл, в том числе, прямо отражен в нормах законодательства об административной ответственности, в частности ст.1.2 КоАП РФ в качестве приоритетной задачи законодательства об административных правонарушениях, выделяет предупреждение административных правонарушений, ч.1 ст.3.1 КоАП РФ предусматривается, что административное наказание является установленной государством мерой ответственности за совершение административного правонарушения и применяется в целях предупреждения, то есть профилактики совершения новых правонарушений, как самим правонарушителем, так и другими лицами.

С учетом нормативно-правового анализа перечисленных выше законодательных актов, можно сделать вывод, что к основным-общим мерам профилактики административных правонарушений, можно отнести:

- выявление условий и причин, способствующих совершению административных правонарушений и принятие мер по их устранению;
- определение лиц, имеющих намерение совершить административное правонарушение и проведение с выявленными лицами индивидуальной профилактической работы;
- участие в пропаганде правовых знаний;
- пресечение административных правонарушений и осуществление производства по делам об административных правонарушениях, отнесенных

¹ Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации: Федеральный закон от 23.06.2016 № 182-ФЗ // Российская газета. 2016. 28 июня.

законодательством об административных правонарушениях к подведомственности полиции и др.;

- профилактика безнадзорности среди несовершеннолетних;
- исключение коррупционной составляющей.

С учетом специфики видов выделяемых транспортных средств, меры профилактики правонарушений каждого из выделенного транспортного средства, также будут специфичными.

Так, к примеру, непосредственным мерам профилактики правонарушений на транспорте, с учетом требований установленных в Федеральном законе «О полиции»¹, в частности к мероприятиям в сфере безопасности дорожного движения, можно отнести:

- осуществление государственного контроля (надзора) за соблюдением технических норм, стандартов, правил и иных требований нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- регулирование дорожного движения;
- надлежащее оформление документов о дорожно-транспортном происшествии;
- осуществление государственного учета основных показателей состояния безопасности дорожного движения;
- регистрацию в порядке, установленном законодательством РФ, автомототранспортных средств и выдача в установленных случаях свидетельства о допуске их к перевозке опасных грузов;
- реализацию по основаниям и в порядке, которые предусмотрены Правительством РФ, сопровождение транспортных средств;
- согласование маршрутов транспортных средств, осуществляющих перевозку крупногабаритных грузов, а в установленных законодательством РФ случаях – тяжеловесных грузов.

¹ О полиции: Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ // Российская газета. 2011. 08 февраля; 2017. 30 мая.

Провести статистический анализ всех правонарушений на транспорте совершаемых на территории Российской Федерации не предоставляется возможным, опять же из-за специфики видов транспорта, в связи с чем, в настоящей работе предлагается проанализировать показатели формы федерального статистического наблюдения ДТП «Сведения о дорожно-транспортных происшествиях», формируемых ежемесячно в соответствии с требованиями приказа Росстата от 21.05.2014 № 402 «Об утверждении статистического инструментария для организации Министерством внутренних дел Российской Федерации федерального статистического наблюдения о дорожно-транспортных происшествиях»¹ за январь 2017 года и аналогичный период предыдущего 2016 года, который представлен в Приложении².

Как видно из представленной таблицы «Дорожно-транспортные происшествия и пострадавшие из-за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (Январь 2017 год)», статистика правонарушений с использованием и эксплуатацией транспорта остается неизменной, а по некоторым показателям даже увеличивается, что в первую очередь говорит, о неэффективности мер профилактики правонарушений на транспорте в частности по соблюдению правил дорожного движения.

Более того, как показывает правоприменительная практика, в частности нашумевшие дела золотой молодежи города Москвы – Руслана Шамсуарова, Мары Багдасарян, Валерии Романовой (их имена можно перечислять до бесконечности)³ такая мера профилактики административной ответственности

¹ Об утверждении статистического инструментария для организации Министерством внутренних дел Российской Федерации федерального статистического наблюдения о дорожно-транспортных происшествиях: Приказ Федеральной службы государственной статистики от 21.05.2014 № 402 [Электронный ресурс]. URL: <http://docs.cntd.ru/document/420202929> (дата обращения: 01.04.2017).

² Госавтоинспекция [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gibdd.ru/stat/> (дата обращения: 03.03.2017).

³ Барова Е. Им закон не писан. Что делать с мажорами-гонщиками? [Электронный ресурс]. URL: http://www.aif.ru/society/law/pochemu_im_zakon_ne_pisan_chno_delat_s_mazhorami_gonshchikami (дата обращения: 18.04.2017).

как административный штраф либо общественные работы, является неэффективной мерой профилактики и административного наказания.

По мнению А.Э. Семенова¹ уменьшить дорожно-транспортную аварийность можно:

– путем совершенствования условий дорожно-транспортной техники, движения, дорожно-транспортных условий и оптимизации требований к участникам дорожного движения.

– путем подготовки участников к дорожному движению, повышения уровня организованности, формирования установок на полное исполнение правил дорожного движения.

Таким образом, полагаю необходимым не только совершенствовать меры профилактики административных правонарушений, но и ужесточить санкции за совершение правонарушений на транспорте, поскольку «мягкие» санкции не обеспечивают выполнения профилактических целей КоАП РФ.

Учитывая мнения авторов научных статей В.И. Майорова², А.Э. Семенова³, Ю.В. Москвиной⁴ соглашусь с ними, что собрание в одной главе КоАП РФ таких разных по характеру административных правонарушений под одним названием «Административные правонарушения в области дорожного движения» безусловно, усложняет установление единого подхода к формированию этой главы КоАП РФ.

Формально-логический анализ норм гл. 12 КоАП РФ «Административные правонарушения в области дорожного движения» свидетельствует о том, что далеко не все нормы гл. 12 КоАП РФ устанавливают административную ответственность за деяния, посягающие именно на «область дорожного

¹ Семёнов А. Э. Административная ответственность в области дорожного движения // Молодой ученый. 2015. № 3. С. 694-697.

² Майоров В.И. Понятие дорожно-транспортных правонарушений и вопросы их классификации // Проблемы права. 2014. № 2. С. 173-178.

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

⁴ Москвина Ю.В. Некоторые вопросы административной ответственности за нарушение ПДД, повлекших дорожно-транспортные происшествия // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права. 2012. С. 162-165.

движения» как объект противоправного посягательства. По этому представляется целесообразным, убрать из гл. 12 КоАП РФ те составы административных правонарушений, которые к дорожному движению как объекту противоправного посягательства отношения не имеют.

Не все нормы гл. 12 КоАП РФ устанавливают административную ответственность конкретно за правонарушения в области дорожного движения. Например, это относится к ст. 12.33 КоАП РФ. Объект ее правоохраны в сущности, находится вне пределов «области дорожного движения» как объекта противоправного посягательства, и относится в основном к безопасности дорожного движения и существующих правил по охране дорог и дорожных сооружений. Очевидно, что эта охранительная норма ближе всего к гл. 11 КоАП РФ «Административные правонарушения на транспорте».

Так же, при сравнительном анализе нормы гл. 12 КоАП РФ с юридической позиций, просматривается несоответствующая компоновка большого количества этих норм в рамках тех или иных статей этой главы закона. Например, в результате близкого рассмотрения объективной стороны составов административных правонарушений, ответственность за которые предусмотрена ст. 12.17 и 12.18 КоАП РФ, можно проследить четкую возможность объединения обеих этих статей КоАП РФ в одну статью под общим названием «Непредоставление преимущества в движении».

Таким образом, следует поступить и в отношении ст. 12.21, 12.21.1 и 12.21.2 КоАП РФ, объединив их в одну – ст. 12.21 КоАП РФ «Нарушение правил перевозки грузов, правил буксировки», и в отношении ст. 12.29 и 12.30 КоАП РФ, которые также необходимо объединить в одну статью – ст. 12.29 КоАП РФ «Нарушение Правил дорожного движения пешеходом или иным лицом, участвующим в дорожном движении», добавив ее еще одним составом, предусматривающим административную ответственность пешехода, пассажира или иного участника дорожного движения (за исключением водителя транспортного средства), повлекшее по неосторожности уничтожение или повреждение чужого имущества вследствие дорожно-транспортного

происшествия. Случаев таких нарушений ПДД на практике предостаточно, но они, на данный момент, никак не наказуемы.

Рассмотрев правовую характеристику правонарушений на транспорте и сравнительный анализ норм ПДД и норм главы 12 КоАП РФ, то можно согласиться с мнением авторов научных статей А.Э. Семенова¹, Е.В. Януш², кандидата юридических наук И.А. Ряпухиной и Р.В. Денисова³ и сделать вывод о том, что не все регулятивные нормы ПДД обеспечиваются соответствующими охранительными нормами главы 12 КоАП РФ. В связи с этим, исходя из принципа неотвратимости наказания как одного из базовых принципов юридической ответственности, необходимо пересмотреть положения главы 12 КоАП РФ на предмет более адекватной правовой защиты ее нормами регулятивных положений ПДД.

На основании выше изложенного, следует устранить противоречия между ПДД и КоАП РФ в части возрастного ценза.

На мой взгляд, лицо допущенное к участию в дорожном движении, на основании и в соответствии с ПДД должно нести административную ответственность вне зависимости от его возраста, то есть если согласно п. 24.1 ПДД к участию в дорожном движении допускаются лица, достигшие 14 лет, то и к административной ответственности должны привлекаться лица с того же возраста, а не с 16 лет, как указано в ст. 2.3 КоАП РФ.

Одним из наиболее распространенных и «опасных» правонарушений КоАП РФ является ст. 12.9 «Превышение установленной скорости движения», но аналогичного понятия нет в ПДД. В них говорится о скорости «не превышающей установленного ограничения», при этом согласно п. 10.1 ПДД, выбранной с учетом «интенсивности движения, состояния и

¹ Семёнов А. Э. Административная ответственность в области дорожного движения // Молодой ученый. 2015. № 3. С. 694-697.

² Януш Е.В. К вопросу о пробелах в российском законодательстве на примере административной ответственности за нарушение правил дорожного движения // Сибирский юридический вестник. 2016. № 4. С. 79-83.

³ Ряпухина И.А., Денисов Р.В. Проблемы совершенствования правового регулирования в сфере обеспечения безопасности дорожного движения // Проблемы правоохранительной деятельности. 2014. № 2. С. 91-94

особенностей транспортного груза и средства, метеорологических и дорожных условий, в частности видимости в направлении движения». Подобные оценочные категории влекут неоднозначное толкование норм поведения и невозможность определения степени ответственности за их нарушение.

2. РЕАЛИЗАЦИЯ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

2.1. Понятие, признаки и основания административной ответственности за правонарушения на транспорте

Понятие административной ответственности в нормах действующего КоАП РФ не унифицировано, что, по мнению профессора Ю.П. Соловей, приводит к неясности, а следовательно, нереализованной надлежащим образом в законодательстве концепции административной ответственности.¹

Мнение о реформировании КоАП РФ и необходимости уточнения понятия административной ответственности высказывают многие известные ученые-административисты, такие как А.С. Дугенец, А.И. Каплунов, П.И. Кононов, Б.В. Россинский, Ю.Н. Стариков, В.Е. Севрюгин и др.²

Однако не понятно, почему до настоящего времени такое реформирование не реализовано. Новый проект Кодекса об административной ответственности Российской Федерации³, находящийся на обсуждении в Государственной Думе с октября 2015 года, так и не принят.

Непосредственно в новом проекте ст.19 КоАП РФ, инициативный законодатель планировал ввести следующее понятие административной ответственности, под которым понимается вид юридической ответственности, которая заключается в применении компетентными органами исполнительной власти, иными органами, осуществляющими публичные полномочия, созданными в соответствии с федеральным законом и законами субъектов Российской Федерации, их должностными лицами, судьями судов, созданных в

¹ Соловей Ю.П. Актуальные проблемы административной ответственности // Административное право и процесс. № 8. 2012. С. 61-64.

² Дугенец А.С. Административно-юрисдикционный процесс // Юридическое образование и наука. № 3. 2012. С. 46-48.

³ Кодекс Российской Федерации об административной ответственности: Проект № 917598-6 (ред., внесенная в ГД ФС РФ, текст по состоянию на 30.10.2015). [Электронный ресурс]. URL: <http://asozd.duma.gov.ru> (дата обращения: 22.04.2017).

соответствии с федеральным конституционным законом, предусмотренных настоящим Кодексом и законами субъектов Российской Федерации об административной ответственности мер административной ответственности (административных наказаний) к физическим и юридическим лицам, виновно совершившим административные правонарушения.

Приведенная трактовка понятия административной ответственности, на мой взгляд, является единственно правильной, детально определенной и может быть рассмотрена как единое верное толкование рассматриваемого понятия.

Таким образом, к обязательным признакам административной ответственности можно отнести:

- ответственность, которая всегда должна быть предусмотрена законом федерального или регионального уровня;
- применяться может быть только уполномоченными компетентными органами;
- применение к физическим или юридическим лицам;
- вина лица должна быть доказана;
- субъектами административной юрисдикции, могут, являться как органы судебной, так и исполнительной власти;
- административные наказания назначаются должностными лицами правонарушителям, не подчиненным им по службе;
- административная ответственность не влечет судимость лица, совершившего правонарушение. Лицо считается подвергнутым административному наказанию в течение одного года со дня окончания исполнения наказания.

К основаниям административной ответственности, в том числе за правонарушения на транспорте, в юридической литературе относят три тесно связанных между собой основания:

- юридическое;
- фактическое;
- процессуальное основание.

Юридическое основание административной ответственности характеризуются ответственностью за конкретные правонарушения в действующем законодательстве.

Фактическим основанием административной ответственности является обязательный полный состав элементов административного правонарушения.

Процессуальным основанием административной ответственности является составленный уполномоченным на то должностным лицом органов государственной исполнительной власти протокол об административном правонарушении, совершенном данным субъектом.

Трудно не согласиться со словами известного отечественного ученого Е.В. Додина¹, что административный проступок является фактическим основанием административной ответственности. Административный проступок – это конкретный случай в жизни, требующий применения административно-правовой санкции. Юридическая значимость определенного жизненного случая определяется нормой права. Правовая норма, а с ней и акт, содержащий ее, является юридическим основанием административной ответственности.

В качестве примера из судебной практики, предлагается рассмотреть Постановление Верховного суда Российской Федерации от 16 февраля 2017 г. N 45-АД17-1² по жалобе на вступившие в законную силу постановление инспектора ДПС ГИБДД УМВД России по г. Екатеринбургу, решение заместителя командира полка ДПС ГИБДД УМВД России по г. Екатеринбургу, решение судьи Верх-Исетского районного суда г. Екатеринбурга, решение судьи Свердловского областного суда и постановление заместителя председателя Свердловского областного суда от 5 октября 2016 года, вынесенные в отношении Кайгородова А.Ю. по делу об административном правонарушении, предусмотренном ч.3 ст.12.23 КоАП РФ. Рассматриваемым судебным актом, судья Верховного суд РФ, отменил все принятые по

¹ Додин Е.В. Основания административной ответственности// Ученые записки. 2012. № 18. С. 68-81.

² Постановление Верховного суда Российской Федерации от 16.02.2017 № 45-АД17-1 [Электронный ресурс]. URL: <http://legalacts.ru/sud/postanovlenie-verkhovnogo-suda-rf-ot-16022017-n-45-ad17-1/> (дата обращения: 10.03.2017).

настоящему спору решения и судебные акты, по п.2 ч.1 ст.24.5 КоАП РФ в связи с отсутствием состава административного правонарушения, как фактического основания административной ответственности. С таким решением суда нельзя не согласиться, по следующим основаниям.

Так, основанием для привлечения Кайгородова А.Ю. к административной ответственности по ч.3 ст.12.23 КоАП РФ послужил тот факт, что Кайгородов А.Ю., управляя автомобилем, перевозил на заднем сиденье автомобиля ребенка, не достигшего 12-летнего возраста, без специальных детских удерживающих устройств.

Согласно п. 22.9 ПДД РФ, перевозка детей допускается при условии обеспечения их безопасности с учетом особенностей конструкции транспортного средства. Перевозка детей до 12-летнего возраста в транспортных средствах, оборудованных ремнями безопасности, должна осуществляться с использованием детских удерживающих устройств, соответствующих весу и росту ребенка, или иных средств, позволяющих пристегнуть ребенка с помощью ремней безопасности, предусмотренных конструкцией транспортного средства, а на переднем сиденье легкового автомобиля – только с использованием детских удерживающих устройств.

Из буквального толкования данной нормы следует, что перевозка детей до 12-летнего возраста на заднем сиденье транспортного средства возможна с использованием как детских удерживающих устройств, соответствующих весу и росту ребенка, так и иных средств, позволяющих пристегнуть ребенка с помощью ремней безопасности.

Как следует из показаний Кайгородова А.Ю., имеющихся в материалах дела, он перевозил на заднем сиденье автомобиля своего сына, пристегнутого ремнем безопасности с помощью универсального детского удерживающего устройства «ФЭСТ». Вместе с тем, материалы дела, а также приложенные к настоящей жалобе документы свидетельствуют о том, что детское удерживающее устройство «ФЭСТ» соответствует требованиям Технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных

средств» № 018/200 и Техническому регламенту о безопасности колесных транспортных средств.

При таких обстоятельствах в постановлении инспектора ДПС ГИБДД УМВД России по г. Екатеринбургу составленное в отношении Кайгородов А.Ю. допущено грубое процессуальное нарушение в виде отсутствия такого элемента состава правонарушения, как – объект административного правонарушения, что порождает за собой освобождение от административной ответственности.

Трудно не согласиться с мнением авторов научных статей А.П. Кузнецова¹ и А.Э. Семенова², что обязательная необходимость фиксации детей в автомобиле в специальном удерживающем устройстве, а не руками взрослого пассажира, вызвана тем, что при резком торможении со скоростью в 50 км/час вес человека возрастает примерно в 30 раз, в связи с этим перевозка ребенка на руках считается очень опасной. Например, в момент удара, ребенок с весом 10 кг будет весить примерно 300 кг и удержать его будет практически невозможно, да и взрослый пассажир может раздавить ребенка своим весом.

С другой стороны, подросток 11-12 лет нередко имеет вес и рост, сопоставимый с параметрами среднестатистического взрослого человека. Фиксировать такого ребенка в детском удерживающем устройстве очень затруднительно и излишне. Считаю, что в ч. 3 ст. 12.23 КоАП РФ, наряду с указанием на возраст детей, необходимо закрепить указание на их рост и вес, более точно, чем это сделано в п. 22.9 ПДД РФ.

На основании вышеизложенного можно сделать следующие выводы:

1. Значительным пробелом в административном праве полагаю, отсутствие нормативного закрепления такого понятия как административная ответственность. Главу 2 КоАП РФ «Административное правонарушение и административная ответственность» следует дополнить статьей 2.2.1.

¹ Кузнецов А.П. Актуальные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения на современном этапе // Транспортное право. 2012. № 1. С.20-30.

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

2. Во избежание наказаний водителей при перевозке детей по формальным признакам необходимо дополнить ч. 3 ст. 12.23 КоАП РФ «Нарушение правил перевозки людей» наряду с указанным возрастом детей, указанием на их рост и вес.

2.2. Применение мер обеспечения административного производства по делам о правонарушениях на транспорте

Становление института мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях началось сравнительно недавно, впервые совокупность (первоначально весьма скромная по своему объему) такого рода мер приобрела нормативное закрепление в Основах законодательства Союза ССР и союзных республик об административных правонарушениях в 1980 году¹.

Меры обеспечения производства применяются в целях пресечения административного правонарушения, установления личности нарушителя, составления протокола об административном правонарушении при невозможности его составления на месте правонарушения, обеспечения своевременного и правильного рассмотрения дела об административном правонарушении и исполнения принятого по делу постановления.

В действующем российском законодательстве, под мерами обеспечения административного производства в силу ч.1 ст.27.1 КоАП РФ понимается процессуальные действия уполномоченных лиц в пределах, возложенных на них законом полномочий, в частности:

- доставление;
- административное задержание;

¹ Основы законодательства Союза ССР и союзных республик об административных правонарушениях: ВС СССР от 23.10.1980 // Ведомости ВС СССР. 1987. № 22. Ст. 312; 1988. № 31. Ст. 506 (утратил силу с 1.07.2002 в связи с введением в действие КоАП РФ).

- личный досмотр, досмотр вещей, досмотр транспортного средства, находящихся при физическом лице; осмотр принадлежащих юридическому лицу помещений, территорий, находящихся там вещей и документов;
- изъятие вещей и документов;
- отстранение от управления транспортным средством соответствующего вида;
- освидетельствование на состояние алкогольного опьянения;
- медицинское освидетельствование на состояние опьянения;
- задержание транспортного средства;
- арест товаров, транспортных средств и иных вещей;
- привод;
- временный запрет деятельности;
- залог за арестованное судно;
- помещение иностранных граждан или лиц без гражданства, подлежащих административному выдворению за пределы Российской Федерации в форме принудительного выдворения за пределы Российской Федерации, в специальные учреждения, предусмотренные Федеральным законом «О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации»¹.

Целевое назначение перечисленных обеспечительных мер административного производства направлено на:

- пресечение административного правонарушения;
- установление личности нарушителя;
- составление протокола об административном правонарушении при невозможности его составления на месте выявления административного правонарушения;

¹ О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации: Федеральный закон от 25.07.2002 № 115-ФЗ // Российская газета 2002. 31 июля; 2017. 19 апреля.

- обеспечение своевременного и правильного рассмотрения дела об административном правонарушении;
- исполнение принятого по делу постановления.

Таким образом, меры обеспечения административного производства по всем без исключения административным делам прямо раскрыты в ст.27.1 КоАП РФ, указанный перечень является исчерпывающим и не подлежит расширительному толкованию.

Так же хотелось бы отметить, что законность действующих мер обеспечения административного производства содержащаяся в гл. 27 КоАП РФ, была рассмотрена Конституционным Судом РФ и отражена в Постановлении от 16.06.2009 № 9-П¹.

Из анализа рассмотренных мер обеспечения административного производства, предлагаю выделить непосредственно меры обеспечения административного производства по делам о правонарушениях на транспорте, к которым можно отнести²:

- досмотр транспортного средства (п.3 ч.1 ст.27.1; 27.9 КоАП РФ) подразумевает обследование транспортного средства без нарушения его целостности, производится для обнаружения предметов или орудий административного правонарушения. Проводится лицами, имеющими право проводить досмотр вещей и осуществлять личный досмотр. Может осуществляться в присутствии водителя или без него, но при обязательном наличии двух понятых или ведении видеозаписи. При проведении досмотра транспортного средства должен составляться протокол или указывается соответствующая запись в протоколе.

¹ По делу о проверке конституционности ряда положений статей 24.5, 27.1, 27.3, 27.5 и 30.7 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, пункта 1 статьи 1070 и абзаца третьего статьи 1100 Гражданского кодекса Российской Федерации и статьи 60 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации в связи с жалобами граждан М.Ю. Карелина, В.К. Рогожкина и М.В. Филандрова: Постановление Конституционного суда РФ от 16.06.2009 № 9-П // Российская газета. 2009. 03 июля.

² Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: Федеральный закон от 30.12.2001 № 195-ФЗ // Российская газета. 2001. 31 декабря; 2017. 09 июня.

– отстранение от управления транспортным средством соответствующего вида (п.5 ч.1 ст.27.1; 27.12 КоАП РФ) эта мера может применяться, когда существуют основания полагать, что лицо находится в состоянии опьянения, к лицам совершившим административные правонарушения управляя транспортным средством без документов; к водителям, не имеющим права либо лишенным права управления транспортным средством; к лицам, управляющим транспортным средством с заведомо неисправными тормозной системой, сцепным устройством и рулевым управлением. До устранения причин лицо отстраняется от управления транспортным средством.

– освидетельствование на состояние алкогольного опьянения (п.5.1 ч.1 ст.27.1; 27.12 КоАП РФ) данная мера может применяться, когда существуют основания полагать, что лицо находится в состоянии опьянения или в отношении которого вынесено определение о возбуждении дела по ст. 12.24 КоАП РФ «Нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего». При отказе от освидетельствования, несогласии с его результатами или отрицательном результате освидетельствования на состояние алкогольного опьянения, данное лицо направляется на медицинское освидетельствование;

– медицинское освидетельствование на состояние опьянения (п.6 ч.1 ст.27.1; 27.12 КоАП РФ) осуществляется при несогласии с результатами проверки на состояние опьянения, проведенной сотрудниками ГИБДД, при отказе от проверки на состояние опьянения, а так же если у сотрудников ГИБДД существуют основания полагать, что водитель находится в состоянии алкогольного опьянения, даже если алкотестер не выявил наличие алкоголя в выдыхаемом воздухе, если водитель стал участником ДТП, в результате которого пострадали люди, при подозрении водителя в совершении преступления;

Должностные лица, наделенные правом государственного надзора и контроля за безопасностью движения и эксплуатации транспортного средства имеют право на отстранение от управления транспортным средством, на проведение освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и направление на медицинское освидетельствование на состояние опьянения.

– задержание транспортного средства (п.7 ч.1 ст.27.1; 27.13 КоАП РФ) это исключение транспортного средства из процесса перевозки людей и грузов с размещением в ближайшее специально отведенное охраняемое место (на специализированную стоянку), и хранение на ее территории до устранения причины задержания, а так же путем прекращения движения при помощи блокирующих устройств. Принятие решений о задержании, о прекращении указанного задержания или о возврате транспортного средства осуществляется должностными лицами, уполномоченными составлять протоколы о соответствующих административных правонарушениях;

– арест транспортного средства (п.8 ч.1 ст.27.1; 27.14 КоАП РФ) применяться в случаях, когда транспортное средство и иные вещи послужили орудием совершения или предметом административного правонарушения, но изъять их невозможно, а их сохранность может быть обеспечена без изъятия. Арест заключается в составлении описи транспортных средств и иных вещей с объявлением лицу, в отношении которого применена данная мера, либо его представителю о запрете распоряжаться ими. Арест вещей может быть произведен должностными лицами в присутствии водителя, а так же и без него, но при этом обязательно наличие двух понятых или ведение видеозаписи.

В качестве примера из правоприменительной и судебной практики предлагается рассмотреть наиболее часто встречающуюся меру обеспечения административного производства по делам о транспортных правонарушениях, такую как задержание транспортного средства.

В соответствии с ч.1 ст.27.13 КоАП РФ, задержание транспортного средства производится в целях пресечения нарушений правил эксплуатации, использования транспортного средства и управления транспортным средством

соответствующего вида. Порядок применения административного задержания транспортного средства регламентируется нормами ч. 3 – 12 рассматриваемой статьи и законами субъектов РФ, регулиующими порядок перемещения задержанных транспортных средств на специализированные стоянки, их хранения, оплаты расходов на перемещение и хранение транспортных средств и их возврата.

На территории Свердловской области, таким законом является Закон Свердловской области «О порядке перемещения транспортных средств на специализированную стоянку, их хранения, возврата и оплаты стоимости перемещения и хранения задержанных транспортных средств в Свердловской области»¹.

Хотя названный закон и действует с 2012 года, судебной практики на территории Свердловской области, по порядку перемещения транспортных средств на специализированную стоянку, их хранения, возврата и оплаты стоимости перемещения и хранения задержанных транспортных средств, не сложилось.

В соответствии с ч.2 ст.27.13 КоАП РФ, задержание транспортного средства прекращается непосредственно на месте задержания транспортного средства в присутствии лица, которое может управлять данным транспортным средством в соответствии с ПДД, если причина задержания транспортного средства устранена до начала движения транспортного средства, предназначенного для перемещения задержанного транспортного средства на специализированную стоянку.

Так, в определении Приморского краевого суда от 18 сентября 2012 г. по делу № 33-8275² доводы истца гр. К. о том, что инспектор ГИБДД незаконно

¹ О порядке перемещения транспортных средств на специализированную стоянку, их хранения, возврата и оплаты стоимости перемещения и хранения задержанных транспортных средств в Свердловской области: Закон Свердловской области от 20.06.2012 № 57-ОЗ // Областная газета. 2012. 21 июня; 2016. 27 июля.

² Определение Приморского краевого суда от 18.09.2012 по делу № 33-8275 [Электронный ресурс]. URL: https://kraevoy--prm.sudrf.ru/modules.php?name=sud_delo&srvc_num=1&name_op=case&case_id=692159&result=1&delo_id=5&new=5 (дата обращения: 25.04.2017).

задержал транспортное средство, так как гр. К.С. находилась рядом с транспортным средством и могла устранить причину задержания, выразившуюся в нарушении Правил дорожного движения, судебная коллегия признала несостоятельными, поскольку они опровергаются материалами дела. Из них следует, что после обнаружения правонарушения, протокол был составлен незамедлительно, тут же оформлена заявка на эвакуатор и транспортное средство эвакуировано, что в общей сложности составило не более 20-30 минут. При совершении данных действий истца не было рядом. Из пояснений инспектора ГИБДД следует, что гр.К. появилась, только тогда, когда эвакуатор поехал на специализированную стоянку. Данные доводы истцом не опровергнуты, в связи с чем, задержание транспортного средства с целью пресечения нарушения Правил дорожного движения признано законным, с соблюдением всех процессуальных действий.

Часть 9 ст.27.13 КоАП РФ, определяет особенности порядка перемещения транспортных средств Вооруженных Сил РФ, внутренних войск Министерства внутренних дел РФ, инженерно-технических, дорожно-строительных воинских формирований при федеральных органах исполнительной власти или спасательных воинских формирований федерального органа исполнительной власти, уполномоченного на решение задач в области гражданской обороны.

Непосредственно в ч. 12 ст.27.13 КоАП РФ, раскрыты основания прекращения производства по административному правонарушению, в частности:

- отсутствие события административного правонарушения, а именно отсутствие либо неустановление совершенного противоправного деяния, вменяемого административного правонарушения;
- отсутствие состава административного правонарушения, то есть отсутствие хотя бы одного из элементов состава вменяемого правонарушения;
- действия лица в состоянии крайней необходимости;
- наличие по одному и тому же факту совершения противоправных действий (бездействия) лицом, в отношении которого ведется производство по

делу об административном правонарушении, постановления о назначении административного наказания либо постановления о прекращении производства по делу об административном правонарушении, предусмотренном той же статьей или той же частью статьи КоАП РФ, либо постановления о возбуждении уголовного дела.

2.3. Стадии административного производства по делам о правонарушениях на транспорте

Производство по делам о правонарушениях на транспорте, так же как и любое административное правонарушение имеет определённую организационную структуру, которая характеризуется конкретными процессуальными стадиями, реализуемыми уполномоченными должностными лицами органов исполнительной и судебной власти.

Все без исключения стадии административного производства имеют строгую последовательность, оформляются специальными процессуальными документами и в сроки прямо предусмотренными в КоАП РФ, имеют единую правовую цель, направленную на достижение общих задач административного производства.

Первой стадией производства по делам о правонарушениях на транспорте является – возбуждение дела об административном правонарушении.

В соответствии с п.3 ст.28.1 КоАП РФ, дело об административном правонарушении может быть возбуждено только при наличии хотя бы одного из поводов и достаточных данных, указывающих на наличие события административного правонарушения.

Поводом к возбуждению административного дела за правонарушение на транспорте, является:

– непосредственное обнаружение должностными лицами, уполномоченными составлять протоколы об административных

правонарушениях, достаточных данных, указывающих на наличие события административного правонарушения (п.1 ч.1 ст.28.1 КоАП РФ);

– поступившие из правоохранительных органов, а также из других государственных органов, органов местного самоуправления, от общественных объединений материалы, содержащие данные, указывающие на наличие события административного правонарушения (п.2 ч.1 ст.28.1 КоАП РФ);

– сообщения и заявления физических и юридических лиц, а также сообщения в средствах массовой информации, содержащие данные, указывающие на наличие события административного правонарушения (п.3 ч.1 ст.28.1 КоАП РФ);

– фиксация административного правонарушения в области дорожного движения, работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи (п.4 ч.1 ст.28.1 КоАП РФ);

– подтверждение содержащихся в сообщении или заявлении собственника (владельца) транспортного средства данных о том, что в случаях, предусмотренных п.4 ч.1 ст.28.1 КоАП РФ, транспортное средство находилось во владении или в пользовании другого лица (п.5 ч.1 ст.28.1 КоАП РФ).

Моментом возбуждения административного дела, является составление одного из следующих процессуальных документов:

– протокола осмотра места совершения правонарушения (п.1 ч.4 ст.28.1 КоАП РФ).

– первого протокола о применении мер обеспечения производства по делу, предусмотренных ст.27.1 КоАП РФ (п.2 ч.4 ст.28.1 КоАП РФ);

– протокола об административном правонарушении или вынесения прокурором постановления о возбуждении дела об административном правонарушении (п.3 ч.4 ст.28.1 КоАП РФ);

– определения о возбуждении дела об административном правонарушении при необходимости проведения административного расследования, предусмотренного ст.28.7 КоАП РФ (п.4 ч.4 ст.28.1 КоАП РФ);

– постановления по делу об административном правонарушении в случае, предусмотренном ч. 1 или ч.3 ст.28.6 КоАП РФ (п.5 ч.4 ст.28.1 КоАП РФ).

Вторая или центральная стадия любого дела об административном правонарушении, это его непосредственное рассмотрение.

Рассмотрение дела об административном правонарушении регламентируется гл. 29 КоАП РФ, эта стадия состоит из четырех этапов:

- подготовка к рассмотрению дела;
- анализ обстоятельств дела;
- вынесение постановления или определения по делу;
- доведение принятого решения до сведения заинтересованных лиц.

В свою очередь все без исключения правонарушения на транспорте в обязательном порядке проходят стадию рассмотрения дела.

Третьей, самостоятельной стадией административного производства, является стадия пересмотра постановлений и решений по делу об административном правонарушении, данная стадия носит факультативный, то есть необязательный порядок.

Суть стадии пересмотра постановлений и решений по делу, состоит в процедуре обжалования заинтересованным лицом или в опротестовании прокурором постановления, а также процедуре рассмотрения жалобы или протеста и принятия по ним решения.

Следует согласиться с мнением П.П. Серкова¹ о стимуляции активности гражданской позиции, вызванной не согласием с решением по делам об административных правонарушениях и защитой граждан своих интересов, с одной стороны, а с другой - выигрышем интересов государства, так как

¹ Серков П. П. Рассмотрение дел об административных правонарушениях в судах общей юрисдикции : науч.-практ. пособие. М.: Норма, 2013. С. 155.

снижается уровень допущенных ошибок при применении норм КоАП РФ и решаются задачи по обеспечению единства судебной практики.

На мой взгляд, данная стадия является одной из уникальных особенностей административного производства, позволяющая восстановить нарушенные права и законные интересы лиц привлеченных к административной ответственности, в случае если такие нарушения имели место быть.

Порядок, сроки, основания и иные процессуальные действия, связанные с пересмотром постановлений и решений по делу об административном правонарушении, регламентированы гл.30 КоАП РФ.

Четвертая, заключительная стадия административного производства, является стадия исполнения постановления, которая регламентирована гл.31 и гл.32 КоАП РФ. К исполнению постановления по делам о правонарушениях на транспорте, относятся следующие процессуальные действия, в частности:

- исполнение постановления о наложении административного штрафа;
- исполнение постановления о лишении права управления транспортным средством, которое осуществляется путем изъятия водительского удостоверения.

Исполнение указанных постановлений реализуют, следующие государственные органы:

- ГИБДД МВД России, в части лишения прав водителей транспортных средств;
- должностные лица органов, осуществляющих государственный надзор за техническим состоянием тракторов, самоходных машин, других видов самоходной техники;
- органы государственного надзора за соблюдением правил пользования судами воздушного, морского, внутреннего водного транспорта, путем изъятия удостоверения на право управления судами.

Каждая из рассмотренных стадий по делам о правонарушениях на транспорте, является обязательной в цепочке административного производства, за исключением стадии пересмотра постановлений и решений по делу, но как уже отмечалось ранее, данная стадия является одной из наиболее уникальных, благодаря данной стадии формируются судебная и правоприменительная практика административного законодательства.

В качестве примера такой судебной практики, в настоящей работе предлагается рассмотреть Постановление Верховного Суда РФ от 03.03.2017 № 56-АД17-8 «О привлечении к ответственности по ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ за невыполнение водителем транспортного средства законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения».¹

Так по результатам рассмотренной жалобы поданной в Верховный суд РФ, судьей Верховного Суда Российской Федерации Никифоровым С.Б. принято решение о прекращении производства по делу на основании п. 6 ч. 1 ст. 24.5 КоАП РФ, то есть в связи с истечением сроков давности привлечения к административной ответственности.

По мнению Верховного суда РФ, с чем нельзя не согласиться (после ознакомления с материалами дела), мировым судьёй судебного участка № 17 Первореченского судебного района г. Владивостока Приморского края, при рассмотрении протокола об административном правонарушении и вынесении постановления, нарушен порядок рассмотрения дела об административном правонарушении, в связи с ненадлежащим уведомлением лица привлекаемого к административной ответственности гр. Налобнова Н.Н., о месте и времени рассмотрения дела.

В соответствии с ч.1 ст.25.1 КоАП РФ, дело об административном правонарушении рассматривается с участием лица, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении. В

¹ Постановление Верховного Суда РФ от 03.03.2017 № 56-АД17-8 [Электронный ресурс]. URL: <http://legalacts.ru/sud/postanovlenie-verkhovnogo-suda-rf-ot03032017-n-56-ad17-8/> (дата обращения: 02.05.2017).

отсутствие указанного лица дело может быть рассмотрено лишь в случаях, предусмотренных ч.3 ст.28.6 КоАП РФ, либо если имеются данные о надлежащем извещении лица о месте и времени рассмотрения дела и если от лица не поступило ходатайство об отложении рассмотрения дела, либо если такое ходатайство оставлено без удовлетворения.

В соответствии с абз.2 п.6 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 24 марта 2005 года № 5 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях»¹ лицо, в отношении которого ведется производство по делу, считается извещенным о времени и месте судебного рассмотрения и в случае, когда из указанного им места жительства (регистрации) поступило сообщение об отсутствии адресата по указанному адресу, о том, что лицо фактически не проживает по этому адресу, либо отказалось от получения почтового отправления, а также в случае возвращения почтового отправления с отметкой об истечении срока хранения, если были соблюдены положения Особых условий приема, вручения, хранения и возврата почтовых отправлений разряда «Судебное», утвержденных приказом ФГУП «Почта России» от 31 августа 2005 года № 343.

Исходя из положений ч.1 ст.1.6 КоАП РФ, обеспечение законности при применении мер административного принуждения предполагает не только наличие законных оснований для применения административного наказания, но и соблюдение установленного законом порядка привлечения лица к административной ответственности.

В данном случае порядок рассмотрения дела об административном правонарушении мировым судьей не соблюден, дело было рассмотрено мировым судьей без участия гр. Налобнова Н.Н., а материалы дела не позволяют сделать однозначный вывод о его надлежащем извещении, о месте и времени рассмотрения дела.

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 // Российская газета. 2005. 19 апреля; 2013. 31 декабря.

Невыполнение требований Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, обеспечивающих создание со стороны суда надлежащих процессуальных условий для справедливого разбирательства дела, повлекло нарушение права Налобнова Н.Н. на защиту.

При таких обстоятельствах постановление мирового судьи судебного участка № 17 Первореченского судебного района г. Владивостока Приморского края от 20 февраля 2015 года, решение судьи Первореченского районного суда г. Владивостока Приморского края от 22 апреля 2016 года и постановление заместителя председателя Приморского краевого суда от 6 сентября 2016 года, вынесенные в отношении гр. Налобнова Н.Н. по делу об административном правонарушении, предусмотренном ч.1 ст.12.26 КоАП РФ, подлежат отмене.

С учетом того, что на момент рассмотрения в Верховном Суде Российской Федерации жалобы гр. Налобнова Н.Н. срок давности привлечения его к административной ответственности, установленный ч.1 ст.4.5 КоАП РФ для данной категории дел, истек, производство по настоящему делу в силу положений п.6 ч.1 ст.24.5 КоАП РФ, подлежит прекращению в связи с истечением сроков давности привлечения к административной ответственности.

С учетом рассмотренной судебной практики, приходим к бесспорному выводу, о том, что органом судебной власти при вынесении оспариваемого решения допущены нарушения во второй, обязательной стадии административного производства-рассмотрения дела, в виде процессуального нарушения выразившегося в ненадлежащем уведомлении лица привлекаемого к административной ответственности о рассмотрении в отношении него дела о правонарушении на транспорте, при этом только пройдя третью стадию административного производства – обжалование решения, заявителю гр. Налобнову Н.Н. удалось восстановить свое нарушенное право.

А так же, проанализировав действующее законодательство, можно назвать, что еще одним очевидным пробелом существующего правового регулирования считается широкое использование в качестве альтернативных

для назначения всевозможных видов административных санкций за одни и те же правонарушения, к примеру, административный штраф и лишение специального права или административный штраф и административный арест. Сама возможность выбора вида наказания создает основание для коррупционных действий.

К примеру, ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ за оставление водителем в нарушение ПДД места дорожно-транспортного происшествия, участником которого он являлся, предусмотрена возможность лишения права управления транспортными средствами на срок от одного года до полутора лет и в качестве альтернативы - административный арест на срок до пятнадцати суток. В данной ситуации возникает желание «договориться» о смягчении наказания, вместо лишения права управления транспортным средством, назначить административный арест. Данное наказание аналогичной санкции будет абсолютно легитимным и обоснованным.

Основным решением в данной проблеме является отказ от альтернативы выбора вида и размера наказания должностными лицами, уполномоченными рассматривать дела об административных правонарушениях и судьями. В законе за административные правонарушения должен быть установлен конкретный вид и размер наказания.

Подводя итог вышесказанному можно сделать вывод, что обозначенная проблема свидетельствуют о существующих пробелах в законодательстве, регулирующем порядок назначения данного административного наказания, которые требуют внесения поправок в КоАП РФ.

На основании вышеизложенного можно сделать следующие выводы:

1. Необходимо повышение квалификации специалистов, реализующих процессуальные требования по процедуре привлечения к административной ответственности, предусмотренные КоАП РФ, что позволит избежать неправильной квалификации проступков и отмены постановлений о привлечении к административной ответственности по процессуальным основаниям.

2. Необходим отказ от альтернативы выбора вида и размера наказания должностными лицами, уполномоченными рассматривать дела об административных правонарушениях и судьями. В законе за административные правонарушения должен быть установлен конкретный вид и размер наказания, что позволит избежать коррупционных действий.

3. МЕТОДИЧЕСКАЯ РАЗРАБОТКА

Тема урока: «Административная ответственность за нарушения ПДД»

Тип урока: комбинированный урок.

Цель урока:

1. Дидактическая: умение адекватно толковать нормы российского законодательства при их применении;
2. Развивающая: умения рационально решать познавательные и проблемные задачи, участвовать в дискуссии, работать с документами;
3. Воспитательная: формирование у студентов научного мировоззрения, современных подходов к разрешению проблем административного законодательства.

Задачи урока:

1. Повышение познавательной деятельности учащихся и активизация их знаний по теме «Административная ответственность за нарушение ПДД»;
2. Повышение уровня информированности учащихся об административной ответственности за нарушение ПДД;
3. Совершенствование способов учебной работы;
4. Создание атмосферы взаимного уважения и работоспособности.

Оборудование, используемое на уроке: лекционный материал, презентационный материал.

Этапы урока:

- I. Организационный – 2 минуты
- II. Проверка домашнего задания – 10 минут
- III. Подготовки к активному и сознательному усвоению нового материала – 3 минуты
- IV. Усвоение новых знаний, формирование умений и навыков – 20 минут
- V. Проверка понимания учащимися нового материала – 10 минут
- VI. Закрепление нового материала – 25 минут

VII. Информирование о домашнем задании, инструктаж по его выполнению, подведение итогов – 10 минут

План урока:

1. Административная ответственность
2. Формы вины в КоАП РФ
3. Виды административных наказаний за нарушения в области дорожного движения

Ход урока:

I. Организационный этап

Заранее готовлю материал на доске: тему, план, основные понятия, на обратной стороне доски. Проверяю присутствие. Сообщаю тему, план, цели.

II. Проверка домашнего задания

На дом было задано ответить на вопросы после параграфа письменно. У троих собираю, с остальными обсуждаем вопросы, разбираем возникшие проблемы.

III. Подготовки к активному и сознательному усвоению нового материала

Актуальность данной темы заключается в том, что административная ответственность – явление, затрагивающее практически каждого, явление повседневности. И прояснение вопросов, связанных с административной ответственностью за нарушение ПДД представляется мне весьма своевременным.

IV. Усвоение новых знаний, формирование умений и навыков.

Объяснение нового материала учителем, демонстрация презентации, конспектирование основных моментов новой темы.

1) Административная ответственность - это вид юридической ответственности, который выражается в назначении органом или должностным лицом, наделенным соответствующими полномочиями, административного наказания лицу, совершившему правонарушение.

В пункте 1.3 Правил дорожного движения (далее ПДД) обязывает участников дорожного движения знать и соблюдать относящиеся к ним требования правил, сигналов светофоров, знаков и разметки, а также выполнять распоряжения регулировщиков, действующих в пределах предоставленных им прав и регулирующих дорожное движение установленными сигналами. Установлено, что в случае нарушения ПДД ответственность наступает в соответствии с действующим законодательством (п. 1.6). В зависимости от вида и характера нарушения ПДД, степени и формы вины, наличия вредных последствий могут наступить либо административная, либо уголовная, либо гражданско-правовая ответственность.

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

2) Нарушения ПДД 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 ПДД 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.).

По неосторожности является правонарушение, 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, водитель автомобиля не снизил скорость при подъезде к пешеходному переходу, на котором находились люди, полагая, что успеет пересечь его до того момента, когда пешеходы окажутся на пути движения его автомобиля, однако неверно спрогнозировал ситуацию и рассчитал свои действия, в результате чего совершил наезд на пешехода.

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, управление транспортным средством водителем, не имеющим при себе документов, предусмотренных ПДД).

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

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

КоАП РФ 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 мера административного наказания, выраженная в официальном порицании физического или юридического лица, и выносится только в письменной форме (ст. 3.4 КоАП РФ). 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 ПДД и является одним из оснований применения к нарушителю более строгого наказания.

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).

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). Данный 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 КоАП РФ» 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 этот вид административного наказания предусмотрен санкцией соответствующей статьи (частью статьи) Особенной части КоАП РФ». 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 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. 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 транспортными средствами следует руководствоваться п. 3 Постановления Пленума Верховного Суда РФ № 18, где разъясняется, что, поскольку «ПДД 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. Административный арест устанавливается и назначается судьей лишь в исключительных случаях за отдельные виды административных правонарушений и не может применяться к беременным женщинам, женщинам, имеющим детей в возрасте до 14 лет, лицам, не достигшим возраста 18 лет, инвалидам I и II групп, военнослужащим, гражданам, призванным на военные сборы, а также к имеющим специальные звания сотрудникам 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 (ст. 3.9 КоАП РФ). В области дорожного движения административный арест может применяться за совершение отдельных правонарушений, например за управление транспортным средством водителем, лишенным права управления транспортными средствами (ч. 2 ст. 12.7 КоАП РФ).

Завершая краткую характеристику видов наказаний за нарушения в области безопасности дорожного движения, отметим, 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.

V. Проверки понимания учащимися нового материала

На данном этапе я задаю вопросы: что такое административная ответственность, какие формы вины существуют, какие виды административных наказаний за нарушения в области дорожного движения бывают и т.д. Для выявления пробелов в новом материале.

VI. Закрепление нового материала

На данном этапе я предлагаю решить несколько практических заданий с помощью КоАП РФ.

1. Баранову, совершившему административное правонарушение, было назначено административное наказание в виде административного штрафа, а также дополнительное наказание в виде обязательных работ.

Вопрос: Правомерно ли это?

2. Два автомобилиста поспорили. Один утверждал, что за совершение административного правонарушения в области дорожного движения административный штраф не может составлять менее 300 рублей. Другой автомобилист утверждал, что административный штраф не может составлять менее 500 рублей.

Вопрос: Кто из автомобилистов прав в споре?

3. С какого возраста (по общему правилу) физическое лицо подлежит административной ответственности?

А) с 14 лет;

Б) с 16 лет;

В) с 18 лет;

Г) с 21 года.

4. Какие виды административных наказаний (из перечисленных) назначаются только судьями?

А) административный штраф;

Б) конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения;

В) лишение права управления транспортными средствами;

Г) административный арест.

5. На какой максимальный срок правонарушитель может быть лишен специального права?

А) на 2 года;

Б) на 3 года;

В) на 5 лет;

Г) на 10 лет.

6. На какой максимальный срок (по общему правилу) может быть назначен административный арест?

А) до 3 суток;

Б) до 5 суток;

В) до 15 суток;

Г) до 20 суток.

7. Какие виды административных наказаний (из перечисленных) могут применяться в качестве дополнительных?

А) административный штраф;

Б) конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения;

В) лишение специального права;

Г) административное выдворение за пределы РФ;

Д) административный арест.

8. Что из перечисленного не относится к административным наказаниям?

А) предупреждение;

Б) устное замечание;

В) исправительные работы;

Г) дисквалификация.

9. Каков минимальный размер административного штрафа, установленный КоАП РФ?

- А) 10 рублей;
- Б) 100 рублей;
- В) 200 рублей;
- Г) 300 рублей.

10. Какая глава КоАП РФ посвящена правонарушениям в области дорожного движения?

- А) 0
- Б) 12
- В) 4
- Г) 6

I. Информирование о домашнем задании, инструктаж по его выполнению, подведение итогов.

Литература для проведения урока:

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: Федеральный закон от 30.12.2001 № 195-ФЗ // Российская газета. 2001. 31 декабря; 2017. 09 июня.

2. Уголовный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 07.02.2017) // Собрание законодательства РФ. 1996. № 25. Ст. 2954; 2017. № 17. Ст. 2453.

3. О правилах дорожного движения: Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 // Российская газета. 1993. 23 ноября; 2016. 06 июля.

4. О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.03.2005 № 5 // Российская газета. 2005. 19 апреля; 2013. 31 декабря.

5. О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных

правонарушениях: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.10.2006 № 18 // Российская газета. 2006. 08 ноября.

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

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Тема проведенного исследования «Административная ответственность за правонарушения на транспорте» является достаточно уникальной и актуальной, не имеющей единого правоприменения, что обусловлено рассмотренной судебной практикой Высших судов Российской Федерации и судов общей юрисдикции Свердловской и иных областей Российской Федерации.

По результатам проведенного исследования можно выделить следующие проблемы и пути совершенствования административного законодательства, рассмотренного института правонарушений, в частности:

— унифицировать в КоАП РФ, понятие правонарушения на транспорте и административной ответственности за правонарушение на транспорте, что позволит безошибочно квалифицировать проступки в правонарушения. При этом значительным пробелом в административном праве полагаю, отсутствие нормативного закрепления такого понятия как административная ответственность. Главу 2 КоАП РФ «Административное правонарушение и административная ответственность» следует дополнить статьей 2.2.1 данным понятием.

— кодифицировать правонарушения по виду транспорта, что позволит упростить порядок идентификации правонарушений на транспорте.

— разграничить нормами КоАП РФ, административные правонарушения непосредственно связанные с транспортом и объектами транспортной инфраструктуры, что опять же упростит порядок идентификации правонарушений на транспорте.

— что бы избежать ошибки при квалификации административных правонарушений на транспорте, в связи со склонностью к динамике правовых актов, необходимо вносить комментарии в правовые установления, с учетом их бланкетного характера и изменения в ведомственные нормативные правовые акты.

— как показывает статистика административных правонарушений на транспорте, назрела необходимость совершенствования мер профилактики административных правонарушений, и ужесточения санкций за совершение правонарушений на транспорте, поскольку «мягкие» санкции не обеспечивают выполнения профилактических целей КоАП РФ.

— устранить противоречия между КоАП РФ и ПДД, что позволит исключить нарушения принципа неотвратимости наказания.

— во избежание наказаний водителей при перевозке детей по формальным признакам необходимо дополнить ч. 3 ст. 12.23 КоАП РФ «Нарушение правил перевозки людей» наряду с указанным возрастом детей, указанием на их рост и вес.

— дополнить ч. 3 ст. 12.23 КоАП РФ «Нарушение правил перевозки людей», наряду с указанием на возраст детей, необходимо закрепить указание на их рост и вес, более точно, чем это сделано в п. 22.9 ПДД РФ.

— необходим отказ от альтернативы выбора вида и размера наказания должностными лицами, уполномоченными рассматривать дела об административных правонарушениях и судьями. В законе за административные правонарушения должен быть установлен конкретный вид и размер наказания, что позволит избежать коррупционных действий.

— повышение квалификации специалистов, реализующих процессуальные требования по процедуре привлечения к административной ответственности, предусмотренные КоАП РФ, что позволит избежать неправильной квалификации проступков и отмены постановлений о привлечении к административной ответственности по процессуальным основаниям.

Внесение соответствующих изменений в указанные нормативные правовые акты повысит эффективность применения норм об административной ответственности за правонарушения на транспорте.

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 № 11-ФКЗ) // Российская газета. 1993. 25 декабря; 2014. 23 июля.
2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: Федеральный закон от 30.12.2001 № 195-ФЗ // Российская газета. 2001. 31 декабря; 2017. 09 июня.
3. Кодекс Российской Федерации Торгового Мореплавания: Федеральный Закон от 30.04.1999 № 81-ФЗ // Российская газета. 1999. 01-05 мая; 2017. 10 февраля.
4. О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне российской федерации: Федеральный закон от 31.07.1998 № 155-ФЗ // Российская газета. 1998. 06 августа; 2016. 06 июля.
5. О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации: Федеральный закон от 25.07.2002 № 115-ФЗ // Российская газета. 2002. 31 июля; 2017. 19 апреля.
6. О железнодорожном транспорте в Российской Федерации: Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ // Российская газета. 2003. 18 января; 2016. 06 июля.
7. О транспортной безопасности: Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ // Российская газета. 2007. 14 февраля; 2016. 28 июня.
8. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: Федеральный закон от 21.04.2011 № 69-ФЗ // Российская газета. 2011. 25 апреля; 2014. 17 октября.

9. О полиции: Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ // Российская газета. 2011. 08 февраля; 2017. 30 мая.
10. Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации: Федеральный закон от 23.06.2016 № 182-ФЗ // Российская газета. 2016. 28 июня.
11. Об административных правонарушениях на территории Свердловской области: Закон Свердловской области от 14.06.2005 № 52-ОЗ // Областная газета. 2005. 15 июня; 2017. 21 февраля.
12. О порядке перемещения транспортных средств на специализированную стоянку, их хранения, возврата и оплаты стоимости перемещения и хранения задержанных транспортных средств в Свердловской области: Закон Свердловской области от 20.06.2012 № 57-ОЗ // Областная газета. 2012. 21 июня; 2016. 27 июля.
13. Концепция общественной безопасности в Российской Федерации: утв. Президентом РФ от 14.11.2013 № Пр-2685 (ред. от 03.04.2017) [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/499059750> (дата обращения: 25.04.2017).
14. Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом: Постановление Правительства РФ от 14.02.2009 г. № 112 // Российская газета. 2009. 11 марта; 2015. 19 мая.
15. Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации: Постановление Правительства РФ от 11.03.2010 № 138 // Собрание законодательства РФ. 2010. №14. Ст. 1649; 2017. № 9. Ст. 1360.
16. О правилах дорожного движения: Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 // Российская газета. 1993. 23 ноября; 2016. 06 июля.
17. Основы законодательства Союза ССР и союзных республик об административных правонарушениях, приняты ВС СССР 23.10.1980 //

Ведомости ВС СССР. 1987. № 22. Ст. 312; 1988. № 31. Ст. 506. (утратили силу с 01.07.2002 в связи с ведением в действие КоАП РФ).

18. Об утверждении Федеральных авиационных правил подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации: Приказ Минтранса от 31.07.2009 № 128 // Российская газета. 2009. 10 сентября; Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2015. № 37.

19. Об утверждении Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта проведения проверок при осуществлении федерального государственного надзора за соблюдением законодательства Российской Федерации, в том числе международных договоров Российской Федерации об обеспечении безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также промышленной безопасности на железнодорожном транспорте: Приказ Минтранса РФ от 20.10.2011 № 270 // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2012. № 5.

20. Об утверждении статистического инструментария для организации Министерством внутренних дел Российской Федерации федерального статистического наблюдения о дорожно-транспортных происшествиях: Приказ Росстата от 21.05.2014 № 402 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/420202929>

21. Кодекс Российской Федерации об административной ответственности: Проект № 917598-6 (ред., внесенная в ГД ФС РФ, текст по состоянию на 30.10.2015). [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://asozd.duma.gov.ru>.

22. По делу о проверке конституционности ряда положений статей 24.5, 27.1, 27.3, 27.5 и 30.7 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, пункта 1 статьи 1070 и абзаца третьего статьи 1100 Гражданского кодекса Российской Федерации и статьи 60 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации в связи с

жалобами граждан М.Ю. Карелина, В.К. Рогожкина и М.В. Филандрова: Постановление Конституционного Суда РФ от 16.06.2009 № 9-П // Российская газета. 2009. 03 июля.

23. О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24.03.2005 № 5 // Российская газета. 2005. № 80. 19 апреля; 2013. 31 декабря.

24. О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях: Постановление Пленума Верховного суда от 24.10.2006 № 18 // Российская газета. 2006. 08 ноября.

25. Постановление Верховного суда Российской Федерации от 16.02.2017 № 45-АД17-1 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://legalacts.ru/sud/postanovlenie-verkhovnogo-suda-rf-ot-16022017-n-45-ad17-1>

26. Постановление Верховного Суда РФ от 03.03.2017 № 56-АД17-8 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://legalacts.ru/sud/postanovlenie-verkhovnogo-suda-rf-ot03032017-n-56-ad17-8/>

27. Решение Арбитражного суда Свердловской области от 25.11.2013 по делу А60-36957/2013. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.ekaterinburg.arbitr.ru/>

28. Определение Приморского краевого суда от 18.09.2012 по делу № 33-8275 [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://kraevoy-prm.sudrf.ru/modules.php?name=sud_delo&srv_num=1&name_op=case&case_id=692159&result=1&delo_id=5&new=5

Литература:

1. Антонова Л.Б. Проблемы назначения административных наказаний // Вестник Воронежского института МВД России. 2015. № 2. С. 75-78.

2. Арбитражный суда Свердловской области [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.ekaterinburg.arbitr.ru/>
3. Барихин А.Б. Большая юридическая энциклопедия. М.: Книжный мир, 2012. 946 с.
4. Барова Е. Им закон не писан. Что делать с мажорами-гонщиками? [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.aif.ru/society/law/pochemu_im_zakon_ne_pisan_chno_delat_s_mazhorami-gonshchikami
5. Госавтоинспекция [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.gibdd.ru/stat/>
6. Додин Е.В. Основания административной ответственности // Ученые записки. 2012. № 18. С. 68-81.
7. Дугенец А.С. Административно-юрисдикционный процесс // Юридическое образование и наука. 2012. № 3. С. 46-48.
8. Законы, кодексы и нормативно-правовые акты в Российской Федерации [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://legalacts.ru/>
9. Кононов П.И. О некоторых проблемах применения Общей части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (по материалам судебной практики) // Актуальные проблемы административной ответственности. 2012. С. 28-35.
10. Кузнецов А.П. Актуальные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения на современном этапе // Транспортное право. 2012. № 1. С.20-30.
11. Майоров В.И. Понятие дорожно-транспортных правонарушений и вопросы их классификации // Проблемы права. 2014 .№ 2. С. 173-178.
12. Москвина Ю.В. Некоторые вопросы административной ответственности за нарушение ПДД, повлекших дорожно-транспортные происшествия // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права. 2012. С. 162-165.

13. Мукабенов М.В. Субъекты административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения: дис. ...канд. юрид. наук. М., 2015. 205 с.
14. Приморский Краевой суд [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://kraevoy.prm.sudrf.ru/>
15. Россинский, Б. В. Административная ответственность: учебник для вузов. М.: НОРМА, 2015. 576 с.
16. Ряпухина И. А. Денисов Р.В. Проблемы совершенствования правового регулирования в сфере обеспечения безопасности дорожного движения // Проблемы правоохранительной деятельности. 2014. № 2. С. 91-94.
17. Семенов А.Э. Административная ответственность в области дорожного движения // Молодой ученый. 2015. № 3. С. 694-697.
18. Серков П.П. Рассмотрение дел об административных правонарушениях в судах общей юрисдикции : науч.-практ. пособие. М.: НОРМА, 2013. 155 с.
19. Соловей Ю.П. Актуальные проблемы административной ответственности // Административное право и процесс. 2012. № 8. С. 61-64.
20. Таблица штрафов ГИБДД 2016 – 2017 года с пунктами нарушений ПДД [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://ruspdd.ru/shtrafy/337-tablisa-shtrafov-gibdd>
21. Таюрская Е.А. Теоретические аспекты определения понятия дорожно-транспортного правонарушения // Сибирский юридический вестник. 2017. № 1. С. 100-104.
22. Януш Е.В. К вопросу о пробелах в российском законодательстве на примере административной ответственности за нарушение правил дорожного движения // Сибирский юридический вестник. 2016. № 4. С. 79-83.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Дорожно-транспортные происшествия и пострадавшие из-за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (январь 2017 год)

Наименование показателя	№ строки	Российская Федерация					
		ДТП	± % АППГ	погибло	± % АППГ	ранено	± % АППГ
А	Б	1	2	3	4	5	6
ДТП и пострадавшие из-за нарушения ПДД водителями транспортных средств - всего	1	9663	-7,8	1101	-2,2	13574	-8,4
из них:							
водителями легковых автомобилей	2	7647	-13,1	888	-8,9	11007	-12,8
в том числе:							
в состоянии опьянения	3	395	-36,7	61	-65,7	578	-34,9
имеющих лицензию на перевозочную деятельность	4	121	0,0	4	-33,3	169	12,7
находящихся в собственности физических лиц	5	7331	-13,1	856	-9,6	10555	-13,1
из них в состоянии опьянения	6	390	-36,9	60	-66,1	570	-35,2
в том числе имеющих лицензию на перевозочную деятельность	7	1	0,0	0	0,0	1	-50,0
водителями грузовых автомобилей	8	720	7,6	112	25,8	889	3,4
в том числе:							
в состоянии опьянения	9	11	-26,7	2	-50,0	17	-22,7
находящихся в собственности физических лиц	10	437	2,6	60	7,1	548	1,9
из них в состоянии опьянения	11	9	-25,0	2	-50,0	10	-33,3
водителями автобусов	12	354	-9,5	23	91,7	577	-13,1
в том числе:							
в состоянии опьянения	13	2	-33,3	0	-100,0	11	37,5
имеющих лицензию на перевозочную деятельность	14	234	-17,6	14	55,6	389	-18,1

находящихся в собственности физических лиц	15	137	-12,2	9	12,5	199	-32,5
из них в состоянии опьянения	16						
в том числе имеющих лицензию на перевозочную деятельность	17						
водителями мотоциклов	18	11	0,0	2	-33,3	10	-9,1
в том числе:							
в состоянии опьянения	19	2	-33,3	0	-100,0	2	0,0
находящихся в собственности физических лиц	20	11	0,0	2	-33,3	10	-9,1
из них в состоянии опьянения	21	2	-33,3	0	-100,0	2	0,0
водителями мопедов и приравненных к ним ТС	22	4	-60,0	1	0,0	6	-40,0
водителями трамваев	23	16	220,0	0	-100,0	21	200,0
в том числе в состоянии опьянения	24						
водителями троллейбусов	25	22	4,8	0	0,0	31	47,6
в том числе в состоянии опьянения	26						
водителями тракторов и других самоходных механизмов	27	48	-15,8	8	-42,9	59	-25,3
в том числе в состоянии опьянения	28	4	33,3	4	0,0	8	60,0
из них находящихся в собственности физических лиц	29	2	-33,3	1	0,0	2	-60,0
возраст которых:							
от 0 до 10 лет	30						
от 10 до 14 лет	31						
от 14 до 16 лет	32	2	100,0	1	0,0	2	100,0
от 16 до 18 лет	33	23	64,3	1	-75,0	37	164,3
от 18 до 21 лет	34	410	-8,5	35	-36,4	575	-8,7
от 21 до 25 лет	35	906	-13,4	98	-16,9	1360	-12,7
от 25 до 30 лет	36	1528	-12,7	170	-5,0	2153	-14,7
от 30 до 40 лет	37	2575	-11,4	282	-11,3	3642	-13,1
от 40 до 50 лет	38	1754	-5,1	232	20,2	2542	-1,8

от 50 до 60 лет	39	1365	-5,9	170	-7,6	1981	-3,3
от 60 до 70 лет	40	562	-1,7	75	21,0	754	-11,4
свыше 70 лет	41	140	45,8	27	237,5	189	51,2
со стажем управления							
до 2 лет	42	652	-24,0	60	-27,7	948	-25,2
в том числе:							
в состоянии опьянения	43	22	-43,6	4	-63,6	35	-43,5
отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования	44	6	-76,0	0	-100,0	9	-75,7
мужчинами	45	516	-16,1	51	-21,5	746	-17,0
женщинами	46	135	-38,9	9	-47,1	200	-38,8
от 2 до 5 лет	47	1403	-13,7	151	-17,9	2052	-15,2
от 5 до 10 лет	48	2261	-11,8	246	4,2	3219	-10,1
от 10 до 15 лет	49	1440	-2,1	157	-2,5	2054	-1,3
свыше 15 лет	50	3497	-3,1	476	4,8	4927	-4,8
граждан:							
стран СНГ	51	286	11,7	31	-8,8	431	14,9
иностранных государств	52	341	3,6	37	-15,9	507	4,5
в состоянии опьянения	53	433	-35,2	72	-62,9	639	-32,4
в том числе по дням недели:							
по понедельникам	54	67	9,8	12	0,0	103	19,8
по вторникам	55	57	-3,4	8	-50,0	85	11,8
по средам	56	54	0,0	14	-36,4	72	9,1
по четвергам	57	33	-59,8	7	-74,1	47	-59,8
по пятницам	58	41	-72,5	5	-88,9	72	-64,5
по субботам	59	72	-47,8	11	-69,4	104	-50,5
по воскресеньям	60	109	-12,8	15	-58,3	156	-16,6

отказавшихся от прохождения медицинского освидетельствования	61	188	-19,3	6	0,0	265	-20,9
водителями транспортных средств физических лиц	62	8265	-9,4	976	-5,5	11784	-9,9
в том числе в состоянии опьянения	63	421	-35,9	68	-64,6	606	-34,6
водителями транспортных средств юридических лиц	64	963	1,3	115	49,4	1377	2,2
в том числе в состоянии опьянения	65	12	9,1	4	100,0	33	73,7
водителями мужчинами	66	7652	-5,5	939	0,0	10877	-5,6
водителями женщинами	67	1490	-5,9	134	5,5	2157	-5,1

Данные зафиксированы на 04.02.2017