Мукабенов Мингиян Валериевич. Субъекты административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения: диссертация ... кандидата юридических наук: 12.00.14 / Мукабенов Мингиян Валериевич;[Место защиты: Федеральное государственное казённое образовательное учреждение высшего профессионального образования "Академия управления Министерства внутренних дел Российской Федерации"].- Москва, 2015.- 205 с.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| [Диссертации России](http://www.dslib.net/) → [Юридические науки](http://www.dslib.net/law-sciences.html) → [Административное право, финансовое право, информационное право](http://www.dslib.net/admin-pravo.html) Субъекты административной ответственности за правонарушения в области дорожного движенияМукабенов Мингиян Валериевич             Диссертация - 480 руб., доставка **10 минут**, круглосуточно, без выходных и праздников  Автореферат - **бесплатно**, доставка **10 минут**, круглосуточно, без выходных и праздников  Мукабенов Мингиян Валериевич. Субъекты административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения: диссертация ... кандидата юридических наук: 12.00.14 / Мукабенов Мингиян Валериевич;[Место защиты: Федеральное государственное казённое образовательное учреждение высшего профессионального образования "Академия управления Министерства внутренних дел Российской Федерации"].- Москва, 2015.- 205 с.   |  |  | | --- | --- | |  | Поделиться… |   **Содержание к диссертации**  Введение  **Глава 1. Теоретические и правовые основы института административной ответственности за совершение правонарушений в области дорожного движения 17**  1.1. Понятие и содержание административной ответственности субъектов за совершение правонарушений в области дорожного движения 17  1.2. Административные правонарушения, совершаемые физическими лицами в области дорожного движения 41  1.3. Административные правонарушения, совершаемые должностными и юридическими лицами в области дорожного движения 66  **Глава 2. Производство по делам об административных правонарушениях, совершенных субъектами в области дорожного движения 89**  2.1. Возбуждение и рассмотрение дел об административных правонарушениях в области дорожного движения 89  2.2. Особенности применения административных наказаний субъектами административной ответственности за правонарушения в области безопасности дорожного движения 117  2.3. Пути повышения эффективности мер административной ответственности в целях обеспечения безопасности дорожного движения 148  Заключение 168  Библиографический список   * [Административные правонарушения, совершаемые физическими лицами в области дорожного движения](http://www.dslib.net/admin-pravo/subekty-administrativnoj-otvetstvennosti-za-pravonarushenija-v-oblasti-dorozhnogo.html#7228831) * [Административные правонарушения, совершаемые должностными и юридическими лицами в области дорожного движения](http://www.dslib.net/admin-pravo/subekty-administrativnoj-otvetstvennosti-za-pravonarushenija-v-oblasti-dorozhnogo.html#7228832) * [Особенности применения административных наказаний субъектами административной ответственности за правонарушения в области безопасности дорожного движения](http://www.dslib.net/admin-pravo/subekty-administrativnoj-otvetstvennosti-za-pravonarushenija-v-oblasti-dorozhnogo.html#7228833) * [Пути повышения эффективности мер административной ответственности в целях обеспечения безопасности дорожного движения](http://www.dslib.net/admin-pravo/subekty-administrativnoj-otvetstvennosti-za-pravonarushenija-v-oblasti-dorozhnogo.html#7228834)   **Введение к работе**  **Актуальность темы исследования.** Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения в современный период становятся частью комплекса социально-экономических и демографических задач государства. Эта задача в первую очередь заключается в сокращении числа погибших при дорожно-транспортных происшествиях [далее- ДТП] (каждый год гибнет около 30 тысяч граждан). Традиционно эта задача состоит в снижении потенциальной опасности рисков в дорожном движении, создании более безопасной среды, обеспечение соблюдения правил дорожного движения.  Невыполнение этой задачи приводит к возникновению дорожно-транспортных происшествий, виновники которых привлекаются к административной ответственности.  4 марта 2015 г. на расширенном заседании коллегии Министерства внутренних дел России Президент Российской Федерации В.В. Путин отметил, что по-прежнему актуальными остаются проблемы обеспечения безопасности дорожного движения. Согласно статистике, в 2014 году количество ДТП сократилось, снизилось число погибших и раненых людей, но вместе с тем количество ДТП, совершённых пьяными водителями, возросло на 21,6 %, а число погибших в таких авариях людей - более чем на 47 %. Как отметил Министр внутренних дел Российской Федерации В.А. Колокольцев, выход из этой ситуации один - привлекать всех нарушителей к установленной законом ответственности, невзирая на их должностное положение.  В этой связи, требуется модернизация и улучшение эффективности процесса административного принуждения многочисленных субъектов, участвующих в дорожном движении, за нарушение правил дорожного движения, на основе совершенствования законодательства, в первую очередь административного (несущего превентивный характер), в части касающейся административной ответственности, с последующей оценкой эффективности мер наказания.  В последние годы были изменены материальные и процессуальные нормы, законодатель значительно усилил административную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: увеличил размеры административных штрафов (например, за нарушение правил остановки или стоянки транспортных средств, ст. 12.19 КоАП РФ), расширил перечень правонарушений, влекущих лишение права управления транспортным средством или увеличение его срока (например, за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения, ч.4 ст. 12.8 КоАП РФ), ввел новые составы административных правонарушений (например, за допуск к управлению транспортным средством водителя, не имеющего российского национального водительского удостоверения). Следует согласиться, что Глава 12 КоАП РФ ежегодно подвергается внесению различных изменений, что говорит о постоянном внимании государства и МВД России к этой важной насущной проблеме. Тем не менее, массовость нарушений правил дорожного движения свидетельствует о низкой культуре участников дорожного движения. По- прежнему система государственного административного воздействия на их сознание мало эффективно.  Совершению дорожно-транспортных происшествий способствуют обстоятельства различной природы. С одной стороны, это грубые нарушения правил дорожного движения, выразившиеся: в управлении транспортным средством в состоянии опьянения; выезд на полосу, предназначенную для встречного движения; превышение скоростного режима; проезд на запрещающий сигнал светофора. Субъектами данных нарушений являются физические лица- участники дорожного движения (прежде всего, водители). При этом действующая редакция Главы 12 КоАП РФ предусматривает ответственность за совершение правонарушений в области дорожного движения и иных лиц (пассажир, пешеход, велосипедист, должностное и юридическое лицо). С другой стороны, это неудовлетворительное состояние дорожного покрытия, непринятие мер по текущему ремонту дорог, ненадлежащий контроль за опасными участками дороги. Ответственность  **5** должностных лиц определенных категорий может наступать за правонарушения, предусмотренные в Главе 11 КоАП РФ (например, по ст. ст. 11.21, 11.22 КоАП РФ , или по ст. 12.34, 19.5 КоАП РФ). В-третьих, это обстоятельства, носящие форс-мажорный характер (прежде всего, погодные условия). В данном случае ответственность наступает при условии установления признаков нарушения Правил дорожного движения (скоростного режима, правил маневрирования и пр.).  Необходимо отметить, что перечисленные субъекты административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения имеют отличительные черты, как по видам наказаний, так и по порядку привлечения их к ответственности. В то же время размеры и виды наказаний законодательно определяются с учетом степени опасности нарушений других участников движения, распространенность каждого конкретного нарушения, повторность нарушения и др.  Контроль за соблюдением правил дорожного движения и принятие управленческих решений за их нарушение возлагается на Госавтоинспекцию МВД России. В настоящее время в связи с организационно-штатными изменениями в системе МВД России, коснувшимися и подразделений ГИБДД, значительно затруднена реализация Госавтоинспекцией законодательства Российской Федерации об административной ответственности. В период реформы МВД сокращение штата сотрудников достигло 20%, в связи с чем возникают затруднения, связанные с выявлением, пресечением и предупреждением административных правонарушений в области дорожного движения. Имеется необходимость повышения эффективности работы всех подразделений МВД России, в том числе и подразделений ГИБДД. Правоприменительная практика показывает, что в ряде случаев при совершении ДТП виновного в причинении ущерба невозможно привлечь к административной ответственности, так как его действия не являются административно наказуемыми.  В связи с изложенным становится необходимым совершенствование деятельности подразделений Госавтоинспекции МВД России, в т.ч. по исследованию субъектного состава лиц, привлекающихся к административной ответственности за совершение правонарушений в области дорожного движения. Необходимо научное обоснование мер, способных обеспечить сокращение числа административных правонарушений в области дорожного движения, а также мер, направленных на противодействие административным правонарушениям рассматриваемой категории.  Вышеизложенное обусловливает актуальность темы диссертационного исследования.  **Степень научной разработанности темы исследования.** Основы научного понимания юридической ответственности были разработаны рядом отечественных ученых (С.С. Алексеев, С.Н. Братусь, Н.В. Витрук, И.А. Галаган, А.В. Малько, С.С. Студеникин). Различные аспекты административной ответственности были предметом научного интереса таких известных российских ученых-административистов, как А.Б. Агапов, А.П. Алехин, Д.Н. Бахрах, И.И. Веремеенко, В.В. Денисенко, Е.В. Додин, А.С. Дугенец, И.Ш. Килясханов, А.В. Кирин, П.И. Кононов, М.А. Лапина, В.М. Манохин, Б.В. Российский, Н.Г. Салищева, П.П. Серков, В.Д. Сорокин, А.И. Стахов, Ю.Н. Старилов, М.С. Студеникина, Ю.А. Тихомиров, Т.Я. Хабриева, А.П. Шергин, А.Ю. Якимов и др. Можно отметить и определенное количество научных работ с родственной проблематикой, в которых рассматриваются вопросы уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (И.В. Божко, 2011г., О.Н. Бондарчик, 2005 г., А.П. Бохан, 2002 г., С.А. Зворыгина, 2013 г., Н.Ю. Исаев, 2009 г., В.Р. Семенов, 2013 г.) и проблемы доказывания при расследовании и судебном разбирательстве дел данной категории (В.А. Городокин, 2009 г., В.Р. Гайнельзянова, 2012 г.). В родственном направлении проведен ряд исследований неюридического профиля, в которых проанализированы отдельные аспекты личностного статуса  **7** субъектов, совершающих правонарушения и преступления при управлении транспортным средством (С.С. Волгин, 2013 г., С.С. Сошников, 2008 г.).  Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения неоднократно выступали предметом монографических и диссертационных исследований в различных аспектах: развитие государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения (А.С. Квитчук, 2006 г., Б.В. Российский, 1993 г., П.А. Солошенков, 1997 г.), анализ административно-юрисдикционных полномочий ГИБДД МВД РФ (Р.Ф. Альбиков, 2007 г., А.В. Никишкин, 2012 г.), вопросы защиты прав и законных интересов участников дорожного движения (А.В. Амеличкин, 2013 г., М.А. Макаренко, 2002 г.), назначение и исполнение административных наказаний (А.И. Быков, 2011 г., И.В. Слышалов, 2009 г.), производство по делу об административном правонарушении в области дорожного движения (И.П. Бакулина, 2005 г., СЮ. Кошелкин, 2009 г., П.В. Молчанов, 2008 г.,). Вместе с тем, анализ административно-правового статуса субъектов административных правонарушений в области дорожного движения был предметом научных исследований значительно реже А.И. Акулкина, 2008 г., К.П. Вова, 2011 г., Ю.В. Москвина, 2012 г.). Действующие положения Главы 12 КоАП РФ, существенно изменившиеся в период 2008-2014 гг., комплексно не исследовались. За рамками проведенных исследований остались и иные существенные вопросы реализации административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения (обеспечение исполнения наказаний в условиях роста размеров штрафов, альтернативы административному наказанию, внедрение комплекса мер воспитательного воздействия).  **Цели и задачи диссертационного исследования.** Целью диссертационного исследования является разработка научно обоснованных рекомендаций по оптимизации административной ответственности субъектов за правонарушения в области дорожного движения. Для достижения указанной цели были поставлены следующие задачи:  - исследовать понятие и содержание административной ответственности субъектов за правонарушения в области дорожного движения;  - проанализировать нормы административного законодательства об ответственности физических лиц - участников дорожного движения за совершение правонарушений, предусмотренных Главой 12 КоАП РФ;  дать характеристику административных правонарушений, совершаемых должностными и юридическими лицами в области дорожного движения;  исследовать особенности назначения административных наказаний за совершение административных правонарушений в области дорожного движения, и практику их применения;  - исследовать особенности возбуждения и рассмотрения дела об административном правонарушении в области дорожного движения;  определить возможные пути повышения эффективности административной ответственности за совершение правонарушений в области дорожного движения.  **Объектом диссертационного исследования** являются общественные отношения, возникающие в процессе реализации административной ответственности субъектов за правонарушения в области дорожного движения.  **Предметом исследования** выступают теоретические основы института административной ответственности субъектов за правонарушения в области дорожного движения и нормативно - правовые акты, регламентирующие деятельность Госавтоинспекции МВД России, а также правоприменительная практика и результаты научных исследований по данной проблематике.  **Методологическую основу** диссертационного исследования составляют диалектический метод познания, позволяющий изучить объект и предмет исследования в статике и динамике. Благодаря этому методу стало возможным рассмотреть особенности административных правонарушений в области дорожного движения и формы реагирования на них, которые могут стать альтернативой или дополнением административным наказаниям. В ходе исследования использовались также исторический, сравнительно-правовой,  **9** статистический, социологический методы, частные социологические методики, психологические методы, позволяющие проанализировать мотивацию правонарушителей.  **Нормативной базой исследования** являются Конституция Российской Федерации, Уголовный кодекс Российской Федерации, Гражданский кодекс Российской Федерации, Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях, федеральные законы, регламентирующие вопросы обеспечения безопасности дорожного движения, нормативные правовые акты федеральных органов исполнительной власти в рассматриваемой сфере («Правила дорожного движения», утвержденные постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 г., Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах», утвержденная постановлением Правительства РФ от 10 февраля 2006 г. № 100 и Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах», утвержденная постановлением Правительства РФ от 03.10.2013 г. №864, административные регламенты).  **Теоретическую основу исследования** составили труды российских и зарубежных ученых, посвященные проблемам нормативного регулирования административной ответственности за совершение правонарушений в области дорожного движения.  **Эмпирической базой исследования** послужили изученные диссертантом материалы судебной практики по 897 делам об административных правонарушениях, предусмотренных Главой 12 КоАП РФ, рассмотренных мировыми судьями и федеральными судами ряда регионов России (Республика Калмыкия, г. Санкт-Петербург, г. Москва и Московская область, Воронежская область, Ставропольский край), статистические данные Госавтоинспекции МВД России и Судебного департамента при Верховном Суде РФ, постановления и определения Конституционного Суда РФ, результаты анкетирования практических работников (150 человек из числа сотрудников различных подразделений ГИБДД).  **10 Научная новизна** диссертационного исследования определяется комплексным подходом к изучению института административной ответственности субъектов за правонарушения в области дорожного движения, который потребовал рассмотрение их административно-правового (материального) и процессуального статуса; поиском путей повышения эффективности ее применения в целях обеспечения безопасности дорожного движения, для чего диссертантом исследовалась мотивация правонарушителей. Помимо этого, научная новизна работы определяется авторскими предложениями по совершенствованию действующего законодательства, связанными с корректировкой объема административно наказуемых деяний, а также наказаниями, назначаемыми за их совершение. Элементами научной новизны обладают сформулированные автором определения  административного правонарушения в области дорожного движения, административного наказания за его совершение, предложенная классификация объектов административных правонарушений в области дорожного движения. В рамках исследования выявлено четыре категории водителей, совершающих данные правонарушения, сформулирован перечень целей административного наказания. Выявлены типичные недостатки в практической деятельности сотрудников ГИБДД, участвующих в производстве по делам об административных правонарушений рассматриваемой категории (невключение в протоколы осмотра транспортных средств существенной информации, относящаяся к состоянию транспортных средств, указание которой впоследствии может облегчить проведение экспертизы, назначаемой, если оба участника ДТП отрицают свою вину; выборочное проведение освидетельствования на состояние опьянения при оформлении ДТП; приоритет собственноручных объяснений водителей, а не их опроса). Обоснована необходимость применения к несовершеннолетним субъектам, совершившим административные правонарушения в области дорожного движения, мер воспитательного воздействия (ограничение досуга), а также приобретения права управления транспортным средством на более строгих  **11** условиях, чем предусмотрены для кандидатов в водители, не совершавших правонарушений.  Научную новизну диссертационного исследования определяют также следующие основные положения, выносимые на защиту:  1. Предлагается классификация административных правонарушений в области дорожного движения, основанные на правовой сущности, претерпеваемых субъектами дорожного движения и на их общественной опасности:  1) деяния, влекущие моральное воздействие на правонарушителя (наказание назначается в виде предупреждения, правонарушение не характеризуется высокой степенью общественной опасности). 2) деяния, влекущие назначение наказания, связанного с изъятием денежных средств (штрафа), при этом внутри нее в связи с дифференциацией размеров штрафов следует выделить такие подгруппы, как деяния с потенциально высокой общественной опасностью (например, управление транспортным средством водителем, не имеющим такого права, ч. 1 ст. 12.7 КоАП РФ), с потенциально низкой общественной опасностью (например, нарушение правил пользования внешними световыми приборами, звуковым сигналом, аварийной сигнализацией или знаком аварийной остановки, ст. 12.20 КоАП РФ) и относительно нейтральные (когда размер штрафа является достаточно высоким, но в целом существенной общественной опасности это деяние не несет, например, передача управления транспортным средством лицу, не имеющему при себе документов на право управления им, ч. 3 ст. 12.3 КоАП РФ). 3) деяния, влекущие ограничения личных прав субъекта: свободы, трудовой деятельности и права управления транспортным средством.  2. Вывод автора о создании надежного механизма функционирования процессуальных средств, предотвращающих незаконное (необоснованное) применение административно-правовых санкций. Для этого необходимо установить исчерпывающий перечень должностных лиц, подлежащих ответственности за правонарушения в области дорожного движения. Перечень  **12** правонарушений установлен федеральным законодательством и не может быть расширен на региональном уровне. Необходимо совершенствовать формы административного расследования в этой сфере.  3. Для более эффективного обеспечения правоприменительной деятельности и повышения мер административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения целесообразно:  - дополнить ст. 12.19 КоАП РФ словами «то же деяние, повлекшее затруднение дорожного движения»;  - дополнить ч.5.3 ст.28.7 КоАП РФ следующим содержанием:  «5.3. Исключительными могут быть признаны случаи, в силу которых окончание административного расследования в установленный срок не представляется возможным. К таким случаям могут относиться: необходимость назначения и производства экспертизы, установления и опроса свидетелей административного правонарушения, осуществление иных процессуальных действий по ходатайству лица, привлекаемого к административной ответственности, потерпевшего, защитника или законного представителя. При наличии оснований исключительными в определении о продлении срока административного расследования могут быть признаны и иные случаи. Определение о продлении срока административного расследования должно быть мотивировано»;  следует установить исключительную компетенцию суда по рассмотрению дел об административных правонарушениях в области дорожного движения, если санкция применяемой нормы предусматривает альтернативное наказание в виде административного штрафа или лишения специального права, на примере ч.І.І ст. 12.1 КоАП РФ (повторное управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке), а также ч.4,5 ст. 12.9 КоАП РФ (превышение скоростного режима свыше 60 км/ч).  4. Обосновано:  - положение об исключении должностного лица как субъекта административной ответственности из ст. 12.33 (повреждение дорог,  **13** железнодорожных переездов или других дорожных сооружений), 12.34 КоАП РФ (несоблюдение требований по обеспечению безопасности дорожного движения при ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений, возлагая ее только на граждан (физических лиц) или юридические лица с целью исключения возможности избежать наиболее высокого административного штрафа юридическому лицу за административные правонарушения в области дорожного движения;  - упразднение процедуры оформления письменного предупреждения, заменив ее на устное замечание.  5. Автором предложена систематизация административных правонарушений в области дорожного движения по видовым особенностям:  а) правонарушения в области регистрации и эксплуатации транспортных средств - видовым объектом выступает установленный порядок регистрации транспортных средств; б) правонарушения в области  эксплуатации транспортных средств - видовым объектом выступает установленный порядок их эксплуатации; в) нарушение участниками  дорожного движения Правил дорожного движения - видовым объектом выступает установленный порядок дорожного движения; г) правонарушения в области содержания дорог и дорожного строительства - видовым объектом выступает установленный порядок проведения дорожных работ или совершения иных действий в области регулирования дорожного движения; д) посягательства на установленный порядок управления транспортными средствами - видовым объектом выступает установленный порядок допуска водителей к управлению транспортными средствами.  6. Разработано и обосновано авторское понятие субъекта административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения. Субъекты административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения- это физические, юридические, должностные лица или индивидуальные предприниматели, являющиеся участниками дорожного движения, либо имеющие распорядительные функции (полномочия)  **14** исполнение которых дает право либо обязывает выполнять действия, связанные с дорожным движением и допустившее нарушение норм, правил, стандартов в области дорожного движения.  Сформирована авторская аргументация критериев субъекта административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения по смыслу ст.ст. 2.3, 2.4 и 2.10 и гл.12 КоАП РФ. Им может быть признано виновное физическое лицо (достигшее возраста 16 лет, вменяемое, а в некоторых случаях - наделенное соответствующим служебным положением, либо имеющее иной специальный статус), индивидуальный предприниматель, а также юридическое лицо, совершившее правонарушение в области дорожного движения.  **Теоретическая значимость** диссертационного исследования заключается в том, что разработанные диссертантом предложения могут быть использованы для дальнейшего развития теории административного права (в частности, учения о составе административного правонарушения, определения общественной опасности и противоправности административно наказуемых деяний) и административного процесса (в частности, дифференциации производств в зависимости от видов правонарушений одной и той же категории), расширяют сформировавшиеся теоретические подходы к пониманию механизма нормативно-правового регулирования  административной ответственности субъектов за нарушения правил дорожного движения. Результаты диссертационного исследования могут быть также использованы для разработки основных направлений комплексного обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации. К таким направлениям диссертант относит сочетание применения административной ответственности с иными возможными способами предупреждения нарушений правил дорожного движения (техническое оснащение подразделений ГИБДД, внедрение современных средств контроля, строительство, реконструкция и поддержание надлежащего состояния дорог, профилактика правового нигилизма участников дорожного движения).  **Практическая значимость** проведенного исследования определяется возможностью использования полученных диссертантом результатов диссертационного исследования для оптимизации деятельности по привлечению к административной ответственности субъектов, совершивших правонарушения в области дорожного движения, дальнейшему развитию законодательства об административных правонарушениях. Выдвинутые научно обоснованные положения могут найти применение при внесении изменений в КоАП РФ по совершенствованию сформировавшегося механизма административно-правовой охраны безопасности дорожного движения.  Результаты исследования найдут применение в учебных заведениях МВД России, в учебном процессе по учебным дисциплинам «Административное право», «Административная ответственность».  **Обоснованность и достоверность результатов исследования** обеспечиваются его методологией и методикой, а также репрезентативностью эмпирического материала, на котором основываются изложенные в диссертации предложения и выводы. Обоснованность результатов диссертационного исследования определяется его комплексным характером, основанным на анализе норм действующего законодательства и ведомственных нормативных правовых актов, правоприменительной практики, научных работах ученых-правоведов, статистической информации, научных публикациях по соответствующей тематике.  Использована информация, полученная в ходе проведения социологического исследования в рамках диссертации (всего опрошено 150 респондентов). Репрезентативность данного исследования подтверждает соответствие выборки (участников опроса) характеристикам генеральной совокупности (то есть лиц, непосредственно курирующих направление данного вида деятельности). Важно отметить, что в проведенном опросе приняли участие сотрудники Госавтоинспекции МВД России различного уровня, различных территориальных подразделений (результаты отображены в  **16** аналитической справке приложения №1 диссертации). Все выше перечисленное говорит о том, что произведен опрос экспертов в изучаемой сфере.  **Апробация и внедрение результатов исследования.** Диссертация подготовлена на кафедре управления деятельностью служб обеспечения общественного порядка Академии управления МВД России, на заседаниях которой докладывались результаты исследования и научные сообщения по теме исследования, были осуществлены ее обсуждение и рецензирование.  Результаты исследования также прошли апробацию на следующих научно-практических конференциях на тему «Актуальные проблемы безопасности дорожного движения Российской Федерации» в период с 17 по 20 апреля 2013 года в Орловском юридическом институте МВД России им. Лукьянова, г.Орел; «Актуальные проблемы совершенствования деятельности служб и подразделений полиции в области охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности», 25.10.2013 года, Академия Управления МВД России, г.Москва; «Наука и практика в обеспечении безопасности дорожного движения: вчера, сегодня, завтра», 17-18 июня 2014 года, Научно-исследовательский центр проблем БДД МВД России, г.Москва; «Актуальные проблемы совершенствования деятельности служб и подразделений полиции в области охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности», 11.12.2014 года, Академия Управления МВД России, г.Москва;  Рекомендации и предложения, содержащиеся в материалах диссертации, внедрены в научную деятельность Академии управления МВД России, учебный процесс при проведении занятий со слушателями 2-го факультета по дисциплине №22 «Организация охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности» (по теме №10 «Правовые и организационные основы деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения» (лекция)); со слушателями факультета переподготовки кадрового резерва руководящего состава номенклатуры МВД России (по теме №10 «Актуальные вопросы организации деятельности Государственной инспекции  **17** безопасности дорожного движения. Реализация контрольно-надзорных полномочий» (практическое занятие)); со слушателями факультета переподготовки руководящих кадров, включенных в федеральный кадровый резерв МВД России (по теме №13 «Актуальные вопросы организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения. Реализация контрольно-надзорных полномочий» (круглый стол)). (Акт внедрения март 2015 г.); в практическую деятельность 1-го полка ДПС «Северный» ГУ МВД России по Московской области и УГИБДД МВД России по Республике Калмыкия, что подтверждается актами о внедрении.  **Структура и объем работы.** Структура диссертационного исследования обусловлена его целью и задачами, для чего в тексте работы выделено введение, две главы, объединяющие шесть параграфов, заключение, библиографический список, приложения. Административные правонарушения, совершаемые физическими лицами в области дорожного движения Согласно положениям, закрепленным в ст. ст. 1-2 Конституции Российской Федерации - Россия провозглашена демократическим правовым государством, в котором человек, его права и свободы объявлены высшей ценностью, а их признание, соблюдение и защита является обязанностью государства. Среди главных признаков правового государства традиционно выделяются разделение властей, демократическая форма правления, верховенство закона и права, связанность законом как государства, его органов и должностных лиц, так и граждан, взаимная ответственность государства и личности, эффективность контроля и надзора за исполнением законов. Одной из характеристик правового государства выступает наличие развитой правовой системы, поскольку это способствует поддержанию правопорядка, предоставляет правоохранительным органам арсенал законных средств, позволяющих выявлять, пресекать и предупреждать преступное и правонарушающее поведение.  Обеспечение безопасности дорожного движения представляет собой актуальное направление правоохранительной деятельности, в силу чего за совершение соответствующих правонарушений в российском законодательстве установлено несколько видов ответственности. Необходимость существования специальных правил, регламентирующих безопасность дорожного движения, исторически обусловлена научно-техническим прогрессом, вследствие которого появилось транспортное сообщение между территориями, были созданы транспортные средства различных видов, сформировались представления о культуре передвижения.  Понятие административной ответственности субъектов за совершение правонарушений в области дорожного движения может быть рассмотрено с учетом разработанных в научных исследованиях категорий юридической ответственности. Как известно, юридическая ответственность как способ воздействия на правонарушителя может иметь различную правовую природу: дисциплинарную, гражданско-правовую, уголовно-правовую, административно-правовую. В российской юридической науке выделено общее понятие юридической ответственности, которое предполагает обязанность правонарушителя претерпевать определенные лишения государственно-властного характера, поименованные в законе, применение к правонарушителю мер государственного принуждения, негативную реакцию государства на совершенное правонарушение1. Научные позиции относительно сущности юридической ответственности, на наш взгляд могут быть сгруппированы следующим образом. В первой группе ключевой идеей является связь юридической ответственности с противоправным поведением, влекущим за собой государственное принуждение и наказание2, а во второй - выделение «негативной» (воздействие на правонарушителя) и «позитивной» (формирование правовой культуры) ответственности . В большинстве научных работ, указывают Р.Л. Хачатуров и Д.А. Липинский, юридическая ответственность рассматривается как вид социальной ответственности в позитивном и негативном значении . Для ответственности за совершение правонарушений в области дорожного движения оба выработанных в науке подхода имеют существенное значение. Так, противоправное поведение приобретает объективные формы, обусловленные участием в дорожном движении, воздействие на правонарушителя носит материальный, а иногда и личный (при применении административного ареста) характер, формирование правовой культуры и критериев ответственного вождения способно благотворно повлиять на общество в условиях дальнейшего роста автомобилизации.  За прошедшие с момента распада Советского Союза годы количество автомобилей, регулярно использующихся собственниками в коммерческих и личных целях, существенно возросло: если в 1985 г. оно составляло 12,5 млн штук (45 автомобилей на тысячу человек населения), то к 2011 г. уже на одной только территории России их было зарегистрировано 34,03 млн машин , а на 31 декабря 2012 г., по данным ГИБДД России, общее количество транспортных средств составило 50 512132 . Одновременно увеличилось и количество автомобильных дорог (в 1990 г. в РСФСР, например, сеть дорог общего пользования составляла 455,4 тыс. км, то в современный период она превышает 1,1 млн км1), что привело к необходимости усиления контроля как за их эксплуатацией, так и за процессами дорожного движения.  Еще в 2003 г. во исполнение поручения Президента России № Пр-2030ГС, с учетом итогов обсуждения основных направлений транспортной политики России на заседании Государственного Совета и в соответствии с Основными направлениями деятельности Правительства России на период до 2008 года Министерством транспорта был подготовлен пакет документов, включающий Транспортную стратегию России на период до 2020 года, Стратегию развития транспортной системы Российской Федерации на период до 2010 года, федеральную целевую программу «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)». По прогнозам Минтранса, в период до 2020 года на автомобильном транспорте произойдет ускоренный рост объемов перевозок, связанный с увеличением объемов производства, развитием предпринимательской деятельности» расширением сферы услуг, повышением уровня жизни населения, освоением новых территорий и месторождений полезных ископаемых. С учетом дальнейшей интеграции России в мировую экономику и ее вступлением в ВТО объем международных автомобильных перевозок грузов увеличится к 2020 г. до 60-65 млн. тонн. Численность парка грузовых автомобилей в России возрастет к 2020 г, до 5,6-6,0 млн. шт., автобусов - до 750-780 тыс. шт. При этом в структуре парка транспортных средств повысится доля крупнотоннажных грузовых автомобилей. Увеличение количества легковых автомобилей к 2020 году прогнозируется до 300-350 шт. на 1 тыс. жителей. Доля личного легкового автотранспорта в объеме автомобильных пассажирских перевозок страны возрастет до 40-50% . Административные правонарушения, совершаемые должностными и юридическими лицами в области дорожного движения В связи с фактическим управлением транспортным средством лицами, не достигшими, во-первых, возраста приобретения права на управление (18 лет), а во-вторых, возраста наступления административной ответственности (16 лет), возникают проблемы, связанные с квалификацией правонарушения, либо вообще с наступлением административной ответственности. При этом ряд правонарушений, в том числе и тех, которые включены в гл. 12 КоАП РФ, может совершаться и лицами, не достигшими шестнадцатилетия, и лицами, управляющими транспортными средствами, которые находятся в возрасте от 16 до 18 лет и не имеют водительского удостоверения соответствующей категории. В ряде случаев закончить автомобильные курсы можно и до достижения 18 лет, однако право управления транспортным средством категории «В» возникает после совершеннолетия. Однако во многих случаях несовершеннолетние имеют первичные навыки вождения, полученные от родственников или знакомых, и полагают себя опытными водителями. При этом зачастую подростки нарушают правила дорожного движения и привлекаются к административной ответственности. Например, по изученным делам об административных правонарушениях к ответственности был привлечено четверо подростков: один по ч. 3 ст. 12.8 КоАП РФ, трое - по ч. 2 ст. 12.26 КоАП РФ.  В некоторых случаях в судебной практике встречаются ситуации, когда правонарушение фактически совершается лицом, не достигшим 16 лет, однако в силу недостижения возраста привлечения к административной ответственности производство по делу об административном правонарушении не возбуждается. Достаточно спорным является возможность привлечения к ответственности одного из родителей подростка за передачу управления транспортным средством лицу, заведомо не имеющему такого права (ч. 3 ст. 12.7 КоАП РФ). При этом согласно правовой позиции, выраженной в Постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 24 октября 2006 г. № 18 « О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса об административных правонарушениях» , исключительно собственник (владелец) транспортного средства несёт ответственность за правонарушения, состоящие в передаче управления транспортным средством ненадлежащему лицу, - не имеющему при себе документов на право управления им (ч. 3 ст. 12.3), либо заведомо не имеющему права управления транспортным средством (ч. 3 ст. 12.7). Именно по субъекту и разграничивается административно наказуемая передача управления и допуск к управлению транспортным средством. Так, по одному из изученных дел об административных правонарушениях гражданин был признан виновным по ч. 3 ст. 12.7 КоАП РФ и подвергнут наказанию в виде административного штрафа. В судебном заседании было установлено, что производство по делу возбуждено по факту управления сыном гражданина, не достигшим 16 лет, транспортным средством - мопедом, объем двигателя которого составлял 110 куб. см. Покупка мопеда была совершена подростком самостоятельно, справка торгующей организации была выдана на его имя. При таких обстоятельствах суд пришел к выводу о том, что в действиях отца подростка состав правонарушения, предусмотренного ч. 3 ст. 12.7 КоАП РФ, отсутствует, и отменил обжалуемое постановление начальника отделения государственной инспекции по безопасности дорожного движения и прекратил производство по делу2.  Несовершеннолетним субъектам может быть назначено наказание в виде административного штрафа. С учетом высоких размеров штрафов, в большинстве случаев они становятся дополнительным «обременением» для родителей несовершеннолетних правонарушителей. Воспитательная роль такого наказания выглядит достаточно условной. В связи с этим  Архив Суровикинского районного суда Волгоградской области. - 2013. -Дело №12-52/2013. применительно к водителям, совершившим правонарушения в области дорожного движения до достижения возраста 18 лет, было бы уместно применять меры воспитательного характера. Среди этих мер можно предусмотреть ограничение досуга, а также приобретение права управления транспортным средством на более строгих условиях, чем предусмотрены для кандидатов в водители, не совершавших правонарушений. Ограничение досуга, по аналогии с принудительной мерой воспитательного воздействия, предусмотренной в ст.ст. 90-91 УК РФ, может включать запрет посещать определенные места, запрет управления механическим транспортным средством, а также прослушивание теоретического курса по правилам дорожного движения. Более строгий порядок допуска к управлению транспортным средством, в свою очередь, может состоять, во-первых, в увеличении возрастного критерия на количество лет и месяцев, составляющих разницу между 18 годами и возрастом совершения правонарушения в области дорожного движения. Во-вторых, теоретическая часть квалификационного экзамена может быть составлена для таких кандидатов с учетом повышенного уровня сложности. В-третьих, разумно предусмотреть выдачу им на первые три года водительского удостоверения особой категории - аналога т.н. «ученических прав», выдаваемых в некоторых зарубежных странах (например, в США). Эта категория должна предполагать дополнительные ограничения скоростного режима, запрет поездки в сложных климатических условиях, запрет перевозки пассажиров. С одной стороны, такая мера получит превентивное значение, станет своеобразным сдерживающим фактором. С другой стороны, она может иметь и более «долгоиграющий» эффект, поскольку в течение определенного количества времени будет сдерживать правонарушающее поведение конкретных лиц. И наконец, она будет способствовать ограничению допуска к управлению транспортными средствами лиц с выраженным правовым нигилизмом. Кроме того, ее применение станет своеобразной общей превенцией в сфере безопасности дорожного движения. Особенности применения административных наказаний субъектами административной ответственности за правонарушения в области безопасности дорожного движения Административная ответственность за выпуск на линию транспортных средств (не зарегистрированных в установленном порядке, не прошедших государственный технический осмотр, имеющих неисправности, при наличии которых запрещена эксплуатация), установленная в ст. 12.31 КоАП РФ, возлагается на должностных лиц, ответственных за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств. При этом выпуск на линию является распорядительным действием, совершение которого документируется и заверяется подписью субъекта. В связи с этим возложение ответственности возможно именно на лицо, которое поставило соответствующую подпись, исполняя указанные должностные обязанности. В одном из изученных дел к административной ответственности был привлечен заведующий гаражом, который оспорил это в суде, пояснив, что, зная о неисправности транспортного средства, на линию его не выпускал, сделал это без его ведома инженер  При совершении данного правонарушения, а также деяния, предусмотренного ст. 12.32 КоАП РФ, объем виновных действий должностных лиц устанавливается в соответствии с требованиями, закрепленными в Основных положениях по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Правоприменительные органы, рассматривая дела о соответствующих правонарушениях, обычно указывают, какое из положений было нарушено виновным. Так, признавая законным привлечение к административной ответственности по ст. 12.32 заведующего гаражом птицефабрики за допуск к управлению грузовиком лица, находящегося в состоянии опьянения, суд указал, что виновным был нарушен п. 12, в котором содержится запрет допускать к управлению таких лиц2. При этом допуск к управлению подразумевает разрешение, отданное должностным лицом, ответственным за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, на выполнение водителем непосредственных функций по управлению транспортным средством. В данном случае предполагается знание должностным лицом о состоянии опьянения водителя или об отсутствии у него права управления транспортным средством. В то же время, если отсутствие права управления может быть установлено объективно, то состояние опьянения водителя устанавливается на момент допуска к управлению транспортным средством. В связи с этим исключается возможность привлечения к ответственности по ст. 12.32 в тех случаях, когда состояние опьянения диагностировано у водителя спустя какое-то время после выхода на работу. Если на момент допуска к управлению транспортным средством  Совершенное правонарушение должно быть связано с кругом служебных обязанностей должностного лица. Таким образом, при решении вопроса о привлечении к административной ответственности должностных лиц необходимо установить: 1) круг служебных обязанностей; 2) допущенное нарушение должностной инструкции; 3) его связь с конкретной административно-правовой нормой. Это позволит отграничить административную ответственность от дисциплинарной. Поскольку не все служебные обязанности охвачены административно-правовой охраной (равно как и не все положения правил дорожного движения и приложений к ним), это позволит индивидуализировать возможную ответственность. В ходе опроса сотрудников ГИБДД было установлено, что 54,6% из них считают санкции, предусмотренные в гл. 12 КоАП РФ в отношении должностных лиц, достаточными и справедливыми. Не согласившиеся с этим утверждением высказали такие пожелания по обеспечению надлежащего исполнения этими субъектами служебных обязанностей: угроза дисквалификации в случае повторного нарушения - 35,3%, увеличение административного штрафа и установление его в размере, сопоставимом со штрафами, взимаемыми с юридических лиц - 36,8%, установление личной имущественной ответственности в дополнение к административной - 16,2%, выдача специальных предписаний, принятие мер прокурорского реагирования -11,7%. Это показывает, что в глазах практических работников санкции, предусмотренные для должностных лиц выглядят достаточно условно эффективными и требующими корректировки.  В целях совершенствования административного законодательства представляется уместным полностью конкретизировать круг должностных лиц, которые могут быть субъектами соответствующих административных правонарушений в области дорожного движения. Так, из ст. 12.33 следует исключить ответственность должностного лица, возлагая ее только на граждан или юридические лица, в ст. 12.35 признак должностного лица уточнить, установив ответственность должностных лиц органов государственной власти или местного самоуправления. Указанные уточнения могут, на наш взгляд, способствовать более широкому применению соответствующих норм, поскольку возложение ответственности на юридическое лицо исключает необходимость установления административно-правовыми средствами лиц, непосредственно виновных в правонарушении, а применительно к ст. 12.35 предлагаемое уточнение продиктовано требованиями логики. Объективная сторона данного правонарушения заключается в применении к владельцам, водителям транспортных средств, иным участникам дорожного движения мер, не установленных законом, направленных на ограничение прав на управление и пользование транспортным средствам, а также их эксплуатацию: например, здесь можно привести требование у лица, управляющего транспортным средством, предъявления нотариально удостоверенной доверенности на управление транспортным средством, использование механизмов, блокирующих перемещение транспортного средства, неправомерную эвакуацию транспортного средства с места стоянки и пр. Указанные действия могут совершаться и безвиновно: например, в зимний период на время уборки снега в крупных городах практикуется перемещение припаркованных машин эвакуатором на свободное от зачистки место, которое может располагаться на соседней улице. Однако по смыслу ст. 12.35 КоАП РФ имеются в виду, как правило, ситуации, граничащие с превышением должностных полномочий сотрудниками ГИБДД и иных правоохранительных органов. Между тем, в судебной практике соответствующие прецеденты встречаются достаточно редко. Например, в одном из изученных дел к ответственности по ст. 12.35 КоАП РФ был привлечен инспектор ДПС, который отстранил от управления лицо, управлявшее мотоскутером в нетрезвом состоянии и, не составив необходимых документов, поместил мотоскутер на спецстоянку1. В очень редких случаях по ст. 12.35 КоАП РФ квалифицируются действия лиц,  Многочисленные конфликты, связанные с эвакуацией транспортных средств, припаркованных с нарушением установленных правил, приобрели в современный период широкую распространенность. Одновременно они вызывают и высокий общественный резонанс (например, осенью 2014 г. в г. Москве водитель провел свыше 20 часов в салоне своего автомобиля, установленного на платформу эвакуатора, в г. Санкт-Петербурге было два случая эвакуации припаркованных автомобилей, в салоне которых находились малолетние дети). Очевидно, что высокие штрафы, установленные за неправильную остановку и стоянку транспортных средств в Москве и Санкт-Петербурге, а также необходимость оплаты услуг эвакуатора, находятся у истоков этих конфликтов. На данный момент полностью эффективного правового способа решения для них не существует. Очевидно и то, что применение ст. 12.35 КоАП РФ здесь невозможно (запрещена эвакуация транспортного средства, в котором находятся пассажиры, но их присутствие должно быть обнаружено до того, как автомобиль будет погружен на платформу эвакуатора). В Санкт-Петербурге изучение претензий, заявленных владельцами транспортных средств, привело к возбуждению в отношении них уголовных дел по ст. 125 УК РФ (оставление в опасности). Таким образом, имеется необходимость создания правового механизма решения указанной проблемы. Водители не должны создавать препятствия для движения, а сотрудники ГИБДД и лица, участвующие в эвакуации транспортных средств, не должны превышать должностные полномочия. Можно предложить следующие способы, которые позволят проявлять индивидуальный подход в каждом конкретном случае: Пути повышения эффективности мер административной ответственности в целях обеспечения безопасности дорожного движения Эффективность применения мер административной ответственности должна быть рассмотрена в сочетании с эффективностью норм права. Последняя традиционно понимается как соотношение цели законодателя и реально достигнутого результата. В.И. Никитинский, например, отмечал, что соответствие избранных правовых средств цели выступает необходимой предпосылкой эффективности правовой нормы, а неправильный выбор средств достижения правовых целей может исказить смысл и значение последних1. Д.А. Керимов под эффективностью правовых норм понимал правильность и обоснованность норм права, а также соответствие их потребностям общественного развития и закрепление в них оптимальных вариантов поведения . О.Э. Лейст эффективность норм права определял через их осуществимость, которая проистекает из их понятности и непротиворечивости, системности, соразмерности социальных целей правовых норм и средств их достижения, обеспеченности права деятельностью органов правосудия и правоохраны3. В.И. Никитинский, а также А.Б. Венгеров, И.С. Самощенко придерживались позиции о том, что эффективность правовых норм является отношением между фактически достигнутым, действительным результатом их действия и той социальной целью, ради которой они были приняты4. Другие ученые (например, М.Д. Шаргородский, А.С. Пашков, Д.М. Чечот) рассматривали эффективность правовых норм скорее как абстрактное понятие, делая акцент на результативности как способности оказывать влияние на общественные отношения в определенном, полезном для общества направлении . Еще одна группа ученых понимает под эффективностью социальные последствия, которые возникают при реализации законов, т.е. основное внимание уделяют способности правовых норм при правильном их применении создавать позитивный результат в регулировании общественных отношений . В целом эффективность правовых норм, созданных в государстве, можно рассматривать в неразрывной связи с их способностью адекватно регулировать общественные отношения.  Большинство сотрудников ГИБДД, опрошенных в ходе настоящего исследования, полагают существующее административно-правовое регулирование необходимым и достаточным для поддержания безопасности дорожного движения (84%). Среди ответивших отрицательно мнения о направлениях ее совершенствования разделились: усиление ответственности должностных лиц, на которых возложено поддержание в надлежащем состоянии дорожного покрытия - 58,3%, установление правил о конфискации транспортного средства у водителя, совершившего нарушение ПДД РФ в состоянии опьянения, -12,5%; установление обязанности водителей, лишенных права управления ТС, пересдавать экзамены на право управления ТС - 29,2%. В целом следует признать, что полученные ответы отражают позиции, скорее, о части правонарушений.  Проблемы повышения административной ответственности в целях обеспечения безопасности дорожного движения могут быть рассмотрены в контексте распределения полномочий между Российской Федерацией и ее субъектами. Как известно, в начале 90-х гг., главным образом, в связи с необходимостью пополнения региональных бюджетов за счет средств, взыскиваемых в качестве уплаты штрафов, имела место фактическая подмена региональным законодателем федерального, вследствие чего ответственность за совершение административных правонарушений в области дорожного движения регламентировалась и КоАП РФ РСФСР, и законами субъектов РФ. В отношении процессов совершенствования федерального и регионального законодательства об административных правонарушениях за прошедший с момента введения в действие КоАП РФ период в целом сформулировано две основные научные позиции. Сторонники одной из них (например, М.Г. Акимов) полагают, что необходим поиск путей разрешения федеративных противоречий, нацеленный на обеспечение единообразного правового регулирования отношений между субъектами РФ и федеральным центром1. Сторонники другой позиции (например, И.Д. Бредихин), возражая против тенденции к «опережающему правотворчеству» (принятие субъектами РФ нормативных актов, устанавливающих административную ответственность по вопросам, не урегулированным в КоАП РФ), отмечает, что законодательство субъектов РФ об административных правонарушениях должно отвечать следующим требованиям-ограничениям: 1) закон субъекта РФ может быть принят только по вопросам совместного ведения РФ и субъекта РФ (п. «к» ч. 1 ст. 72 Конституции РФ); 2) закон субъекта РФ не должен противоречить федеральному законодательству (ч. 5 ст. 76 Конституции РФ); 3) закон субъекта РФ не должен устанавливать об административную ответственность за нарушение тех норм, которые урегулированы федеральным законодательством, в том числе и в случаях, когда в КоАП РФ не установлена административная ответственность за их нарушение; 4) административная ответственность за нарушение законов и иных нормативных правовых актов субъектов РФ, нормативных правовых актов органов местного самоуправления может быть установлена исключительно в нормах закона субъекта Российской Федерации1. В то же время, объект административного правонарушения - безопасность дорожного движения - не может, на наш взгляд защищаться нормами, созданными в результате регионального правотворчества. Правила дорожного движения являются документом, на основании которого дорожное движение осуществляется на всей территории России. Далее, подведомственность регионального законодателя в области установления административной ответственности определена в ст. 1.3.1 КоАП РФ вопросами местного значения. Безопасность дорожного движения регламентирована положениями федерального законодательства. В связи с этим административная ответственность за нарушение его положений не может устанавливаться в рамках регионального правотворчества.  Федеральное законодательство об административной ответственности, несмотря на кодификацию, включает в себя не только КоАП РФ, но и ряд положений, закрепленных в иных федеральных законах или подзаконных актах (в бланкетном виде, что представляет особую сложность для правоприменителя). Тенденция к увеличению количества административно наказуемых деяний приводит к чрезмерному объему федерального законодательства в рассматриваемой сфере, вследствие чего федеральное законотворчество носит бессистемный и хаотичный характер, что уже неоднократно отмечалось учеными-административистами (например, О. С. Рогачева упрекает федерального законодателя в том, что он менее всего учитывает объективность регулируемых общественных отношений, свою волю направляет лишь на ужесточение санкций правовых норм за совершение административных правонарушений). В связи с этим процесс внесения изменений в КоАП РФ лишен какой бы то ни было логической упорядоченности, и это подтверждается попытками разграничения юрисдикционных полномочий на федеральную и региональную составляющие, причем предметы ведения субъектов Российской Федерации в области |