На правах рукописи

Ковальчук Ольга Владимировна

Противодействие административным правонарушениям в сфере дорожного движения: административно-деликтологический аспект (по материалам Дальневосточного федерального округа)

12.00.14 – Административное право; административный процесс

Автореферат

диссертации на соискание ученой степени

кандидата юридических наук

Хабаровск 2020

Работа выполнена на кафедре административного права и административно-служебной деятельности органов внутренних дел Федерального государственного казенного образовательного учреждения высшего образования «Дальневосточный юридический институт МВД России»

Научный руководитель:

Дерюга Артем Николаевич, доктор юридических наук, доцент, профессор кафедры административного права и административно-служебной деятельности органов внутренних дел ФГКОУ ВО «Дальневосточный юридический институт МВД России»

Официальные оппоненты:

Дугенец Александр Сергеевич, доктор юридических наук, профессор, заслуженный юрист Российской Федерации, главный научный сотрудник ФКУ «Научно-исследовательский институт Федеральной службы исполнения наказаний России»

Слышалов Игорь Викторович, кандидат юридических наук, доцент, заместитель начальника кафедры деятельности органов внутренних дел в особых условиях ФГКОУ ВО «Омская академия Министерства внутренних дел России»

Ведущая организация:

Федеральное государственное казенное образовательное учреждение высшего образования «Тюменский институт повышения квалификации сотрудников Министерства внутренних дел России»

Защита состоится 26марта 2020 года в 16 часов 00 минут на заседании объединенного совета по защите диссертации на соискание ученой степени кандидата наук, на соискание ученой степени доктора наук Д 999.008.03 на базе Омского государственного университета им. Ф. М. Достоевского, Алтайского государственного университета, Омской академии МВД России, по адресу: 644065, г. Омск, ул. 50 лет Профсоюзов, д 100/1, ауд. 315 (зал заседаний).

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке ФГБОУ ВО «Омский государственный университет им. Ф. М. Достоевского» и на официальном сайте http://www.omsu.ru.

Автореферат разослан «____» _____ 2020 года.

Ученый секретарь объединенного
диссертационного совета
кандидат юридических наук, доцент И. В. Глазунова

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Одной из неотъемлемых обязанностей правового государства является признание, соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина[1]. В связи с этим органы государственной власти должны предпринимать усилия для разработки эффективных мер противодействия[2] административным правонарушениям, в том числе в сфере дорожного движения (далее – ДД).

Несмотря на наметившееся снижение числа дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), тяжкие последствия от них сравнимы с национальным бедствием. Только в 2018 г. число официально зарегистрированных в органах внутренних дел (далее – ОВД) ДТП составило 168 099, количество погибших – 18 214, а раненых – 214 853 человека. Сложная ситуация с обеспечением безопасности дорожного движения (далее – БДД) складывалась и в предыдущие годы[3].

Данное обстоятельство обусловливает то, что защита участников ДД Президентом Российской Федерации и Правительством Российской Федерации отнесена к задачам государственной значимости, подлежащим первоочередному решению.

Так, Президент Российской Федерации В.В. Путин отметил, что основным направлением действий ОВД по решению данной проблемы, учитывая масштабы ДД в России, должна быть профилактика ДТП[4]. Ситуация на дорогах остается сложной, повышение БДД остается актуальной

---

[1] *Ст. 2 Конституции* 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) // СЗ РФ. 2014. № 31. Ст. 4398.

[2] В настоящей диссертации термин «противодействие» предполагает сдерживание правонарушений на объективно возможном уровне посредством выявления, предупреждения, пресечения и профилактики административных правонарушений в сфере ДД, выработки мер административно-правовой и социальной направленности (*Аврутин Ю.Е., Булавин С.П., Соловей Ю.П., Черников В.В.* О полиции: комментарий к Федеральному закону М., 2012. С. 8).

[3] *Показатели* состояния безопасности дорожного движения. [Электронный ресурс]. URL: http://stat.gibdd.ru/ (дата обращения: 01.03.2019).

[4] *Материалы* заседания Президиума Государственного совета Российской Федерации по вопросам безопасности дорожного движения. Ярославль, 14 марта 2016 г. [Электронный ресурс]. URL: http://www.kremlin.ru/events/president/news/51506.

задачей, что отмечено на расширенном заседании коллегии МВД России в феврале 2019 года[5].

Повышенное внимание к сфере обеспечения БДД сопровождается большим количеством изменений, вносимых в Правила дорожного движения (далее – ПДД), и разработок законопроектов, касающихся ответственности водителей. Это продиктовано тем, что дорожная обстановка на территории России в целом и на Дальнем Востоке в частности остается сложной и неблагоприятной для ее участников.

Количественные показатели административных правонарушений в сфере ДД[6] свидетельствуют об их лидирующей позиции в общем объеме административных правонарушений. Это во многом объясняет, почему именно глава 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) претерпела за последнее время самые значительные изменения.

Вместе с тем, только совершенствованием законов проблему безопасности на дорогах не решить. Это достаточно отчетливо видно из анализа выявленных причин и условий совершения административных правонарушений в сфере ДД, статистических показателей по объему, структуре и динамике их совершения. Результаты исследования данных указывают, что административные правонарушения названного вида являются не только самыми массовыми, но и наиболее привлекающими внимание граждан. Во многом именно по состоянию сферы БДД население формирует свое мнение в целом о деятельности государственных органов власти, в частности ОВД.

Сказанное позволяет сделать вывод о необходимости кардинальных изменений в сфере ДД, направив усилия в первую очередь на профилактику и предупреждение административных правонарушений в сфере ДД.

Таким образом, помимо традиционных направлений противодействия административным правонарушениям в сфере ДД, необходимо уделить внимание всестороннему изучению причин совершения соответствующих

---

[5] *Материалы* заседания расширенного заседания коллегии Министерства внутренних дел Российской Федерации. М., 28 февраля 2019 г. [Электронный ресурс]. URL: http://www.kremlin.ru/events/president/news/59913.

[6] *Сборники* по России. Сведения об административной практике органов внутренних дел Российской Федерации за январь – декабрь 2012-2018 гг.

правонарушений, личности их совершивших, и на основе этого предложить новые способы сокращения административной деликтности в сфере ДД.

Такая работа может быть эффективной только при наличии глубоко разработанной научно-теоретической основы ее ведения, что и обусловливает актуальность темы настоящего диссертационного исследования.

Степень разработанности темы исследования. Ряд аспектов, рассматриваемых в настоящем диссертационном исследовании, в разные годы пристально изучались многими советскими и российскими учеными-юристами, а также практическими работниками ОВД.

Так, историю развития правового регулирования ДД углубленно изучали Е.А. Войтенков, А.А. Гаврилов, С.Н. Дмитриев, Н.Г. Канунникова, Д.А. Лобанов, Ф.Б. Мельникова, Г.П. Рифицкий, И.М. Тяжкова и другие отечественные ученые.

Теоретическую основу выбранной темы исследования составляют научные работы С.Е. Абдрахманова, А.Б. Агапова, А.П. Алехина, Д.Н. Бахраха, А.А. Варгузовой, Э.А. Васильева, Н.Н. Вопленко, Б.Н. Габричидзе, Э.Е. Гензюка, В.В. Головко,В.В. Денисенко, А.Н. Дерюги, Н.П. Дубинина, А.С. Дугенца, А.А. Кармолицкого, Ю.М. Козлова, Ю.Ю. Колесниченко, В.Н. Кудрявцева, В.И. Майорова, А.М. Медведева, Н.Г. Мельника, Н.А. Морозовой, М.И. Никулина, Е.В. Овчаровой, Б.Я. Петелина, М.П. Петрова, Л.Л. Попова, И.С. Самощенко, В.Е. Севрюгина, П.П. Серкова, Ю.П. Соловья, Ю.Н. Старилова, А.П. Столбового, В.И. Ремнева, Б.В. Россинского, И.В. Танаги, И.Ш. Килясханова, Н.Н. Цуканова, С.Е. Чаннова, А.П. Шергина, О.В. Шишова, А.Ю. Якимова и других отечественных ученых.

Большое значение для темы исследования имеют научные работы по криминологии, социологии и статистике Г.А. Аванесова, А.И. Алексеева, Г.С. Арефьевой, А.К. Билялова, Д.М. Гвишиани, А.А. Герцензона, К.К. Горяинова, Л.В. Гридасовой, И.С. Грошева, А.В. Дроздова, С.М. Иншакова, О.С. Иоффе, С.А. Капитонова, В.А. Кожемякиной, Б.В. Коробейникова, Н.Ф. Кузнецовой, Н.И. Лапиной, В.П. Лозбякова, Н.В. Лясс, А.А. Мацкевича, А.Л. Никифорова, А.А. Пионтковского, Д.А. Попова, С.П. Сазонова, А.Б. Сахарова, Н.А. Селиванова, В.В. Семенова, В.Н. Сытника, Н.С. Таганцева, В.Д. Филимонова, И.Г. Фролова и других

отечественных и зарубежных ученых.

Вместе с тем результаты анализа работ названных ученых показывают, что комплексного научного изучения противодействия административным правонарушениям в сфере ДД на современном этапе времени не проводилось.

Объектом исследования являются общественные отношения, складывающиеся в сфере ДД.

Предмет исследования составляют нормы российского законодательства, теоретико-правовые источники, разъясняющие понятие административного правонарушения в сфере ДД, механизм его совершения, правовые, научные основы профилактики и предупреждения административных правонарушений в сфере ДД, соответствующая деятельность государственных и общественных институтов, материалы правоприменительной деятельности сотрудников Госавтоинспекции, статистические данные, результаты социологических исследований.

Цель настоящего исследования заключается в разработке научно обоснованных предложений по совершенствованию законодательства Российской Федерации, в обосновании административно-правовых и социальных мер по противодействию административным правонарушениям в сфере ДД.

Для достижения поставленной цели предполагается решить следующие **задачи**:

– провести анализ административного правонарушения в исследуемой сфере, выявить особенности признаков административного правонарушения в сфере ДД и дать соответствующее понятие;

– обобщить исторический опыт становления и развития правового регулирования охраны общественных отношений в сфере ДД в России, установить его периоды и соответствующие им особенности;

– определить состояние, структуру и динамику административной деликтности в сфере ДД, выявить потенциально опасные показатели;

– установить социально-правовые факторы, влияющие на деликтность в сфере ДД, предложить соответствующие меры по ослаблению наиболее выраженных из них;

– предложить организационно-правовые меры по совершенствованию деятельности государственных органов, обеспечивающих профилактику и предупреждение правонарушений в сфере ДД;

– предложить социальные меры противодействия административным правонарушениям в сфере ДД.

Методологическую основу исследования составляет диалектический метод познания окружающей действительности, позволяющий рассматривать явления в их взаимосвязи и развитии. Решая поставленные в диссертации задачи, автор использовал широкий круг методов научного познания: системный подход при изучении структурных признаков административного правонарушения в сфере ДД; формально-юридический метод при анализе текстов нормативных правовых актов, регулирующих общественные отношения в сфере ДД; исторический метод при рассмотрении вопроса о становлении и развитии правового регулирования охраны общественных отношений в сфере ДД в России; конкретно-социологический метод при исследовании материалов дел об административных правонарушениях в сфере ДД, статистических данных, при изучении мнений сотрудников Госавтоинспекции, водителей, иных участников ДД по вопросам обеспечения БДД; социально-правовой метод при изучении содержания административно-правовых норм, обеспечивающих профилактику и предупреждение административных правонарушений в сфере ДД. В работе также применялись иные методы научного познания: анализ, синтез, индукция, дедукция, сравнение, обобщение и другие.

Эмпирическую и информационную основу исследования составили следующие источники правовой, правоприменительной и социологической информации: информационно-аналитические материалы подразделений по обеспечению БДД МВД России; статистические данные ГИАЦ МВД России, ИЦ УМВД России по Приморскому, Хабаровскому, Камчатскому краям, Амурской, Сахалинской областям за 2013-2018 гг. по объему, структуре и динамике административных правонарушений в сфере ДД, выявленных на территории ДВФО Российской Федерации в указанный период; свыше 350 дел об административных правонарушениях, возбужденных должностными лицами управлений ГИБДД УМВД России по Приморскому, Хабаровскому

краям, Амурской области, отдельного батальона дорожно-патрульной службы УМВД России по г. Владивостоку по статьям гл. 12 КоАП РФ за 2013-2018 гг.; материалы официальных сайтов органов государственной власти Российской Федерации; результаты опросов сотрудников подразделений МВД России по обеспечению БДД и участников ДД.

Научная новизна исследования.

На основе результатов исследования содержания понятия и сущности административного правонарушения в данной сфере, а также его признаков предложена классификация административных правонарушений в сфере ДД в зависимости от видов противоправности и сформулировано понятие административного правонарушения в сфере ДД.

Ретроспективный анализ правового регулирования охраны общественных отношений в сфере ДД в России позволил выделить четыре исторических периода, установить признаки каждого из них.

Изучение состояния, структуры и динамики административной деликтности в сфере ДД за 2013-2018 гг. дало возможность выявить потенциально опасные показатели и степень их влияния на ДТП. Диссертантом предложено включить дорожно-транспортную деликтологию в частную административно-деликтологическую теорию.

Кроме того, определены социально-правовые факторы, влияющие на административную деликтность в сфере ДД, предложены конкретные практико-ориентированные меры по ослаблению наиболее выраженных из них: повышение качества подготовки кандидатов в водители, снижение ДТП по вине водителей-новичков, а также водителей с большим стажем управления транспортным средством (далее – ТС).

В ходе исследования рассматривалось понятие «средней скорости» движения ТС, предложены дополнения и изменения в гл. 12 КоАП РФ, закрепляющие определение данного термина и административную ответственность за превышение установленной средней скорости движения ТС.

Диссертантом предложены организационно-правовые меры по совершенствованию деятельности государственных органов, обеспечивающих профилактику и предупреждение правонарушений в сфере

ДД, а также социальные меры по противодействию административным правонарушениям в сфере ДД.

На защиту выносятся следующие положения:

1. В зависимости от противоправности административные правонарушения в сфере ДД предложено классифицировать следующим образом:

– *преднамеренные (умышленные)*, которые разделяются на социально неодобряемые нарушения; социально одобряемые нарушения; нарушения, связанные с пренебрежением состоянием дорожно-транспортной безопасности; так называемые «коллективные» нарушения;

– *непреднамеренные (по неосторожности)*, которые разделяются: на нарушения как привычное поведение; нарушения, связанные со слабой подготовленностью участника ДД или совершенные водителями-новичками; нарушения, совершенные на фоне агрессии, сильного эмоционального переживания; нарушения, совершенные в результате отвлечения от ДД; нарушения, происходящие в результате переоценки степени безопасности ДД.

Приведенная классификация имеет практическое значение, т.к. специфика совершения отдельных видов правонарушений предполагает особенности их профилактики. Например, профилактика социально неодобряемых нарушений должна быть направлена на узкую категорию участников ДД, а социально одобряемых нарушений – напротив, на широкий круг лиц.

2. Под административным правонарушением в сфере дорожного движения следует понимать посягающее на общественные отношения в сфере безопасности дорожного движения противоправное, виновное общественно опасное деяние водителя транспортного средства, пешехода или иного участника дорожного движения, должностного лица, юридического лица, совершенное до и в процессе участия в дорожном движении, за которое Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность.

3. Становление и развитие правового регулирования охраны общественных отношений в сфере ДД сформировалось в общих чертах,

сходных с современным состоянием, в 60-х годах XX в. До этого оно носило разрозненный характер. Отсутствие системного подхода к решению проблем безопасности и организации ДД порождало правовое несовершенство принимаемых нормативных актов.

На рубеже XIX в. наблюдается усиление роли полиции в обеспечении БДД, впервые вводятся основные положения, определяющие понятие «безопасность движения», появляются правила уличного движения для транспорта не на конной тяге.

Формировавшаяся на всем протяжении система наказаний в сфере ДД характеризуется соответствующим ужесточением уголовной и административной ответственности. При этом анализ законодательства указывает на то, что среди мер воздействия на нарушителей преобладали экономические санкции, нежели связанные с лишением свободы, однако за наиболее опасные преступления были предусмотрены суровые меры наказания. Основной мерой административного наказания оставался штраф.

В настоящее время методы регулирования общественных отношений в сфере ДД вышли на современный уровень и представляют собой комплексы долгосрочных мероприятий, направленных на упорядочение ДД, повышение его безопасности, снижение социального риска в совокупности с изменением поведения участников ДД и совершенствованием систем управления безопасностью ДД.

Установлено, что становление и развитие правового регулирования охраны общественных отношений в сфере ДД включает четыре относительно самостоятельных исторических периода: *имперский* период (с середины XVII в. до 1917 г.); с*оветский* период (с 1917 по 1991 г.); *постсоветский (российский)* период (с начала 90-х гг. XX в. по 2000 г.); с*овременный* период (с начала 2000-х гг. по настоящее время), отличающихся особенностями способов противодействия правонарушениям в сфере ДД в исторически складывающихся социальных и политических условиях.

Данная периодизация дает возможность установить «наследственные связи» и, обобщив исторический опыт, предложить конкретные меры по противодействию административным правонарушениям в сфере ДД на современном этапе.

4. Анализ количественно-качественных показателей административной

деликтности в сфере ДД за 2013-2018 гг. свидетельствуют о зависимости между количеством выявленных административных правонарушений в сфере ДД и преступлениями, возбужденными по ст. 264 УК РФ. Сделан вывод о том, что противодействие административным правонарушениям в сфере ДД неуклонно ведет к сокращению числа погибших в ДТП.

В целях концентрации внимания на изучении причин и условий совершения наиболее опасных с точки зрения последствий составов административных правонарушений, установлены низко- и высоко-потенциально опасные составы административных правонарушений.

5. Массовость и удельный вес правонарушений в сфере ДД доказывают необходимость разработки дорожно-транспортной деликтологии как частной административно-деликтологической теории. В структуру ее предмета должны войти сбор и изучение количественно-качественной совокупности разных видов административной деликтности в сфере ДД, социально-биологических качеств административного делинквента, факторов, влияющих на совершение административных правонарушений в исследуемой сфере, разработка специальных программ их профилактики.

6. При изучении социально-правовых факторов, влияющих на административную деликтность в сфере ДД, установлены:

– факторы, влияющие на совершение административных правонарушений в сфере ДД, включающие в себя причины, условия и обстоятельства, оказывающие влияние на их совершение;

– факторы, приводящие к ДТП, перечисленные по принципу частоты совершения от большего к меньшему, которые должны концентрировать внимание правоохранительных органов на наиболее массовых причинах и условиях возникновения ДТП, что повышает эффективность профилактико-предупредительной деятельности.

Структура ДД состоит из безопасных, опасных и аварийных дорожных ситуаций. Подобное деление вызвано необходимостью концентрации внимания на факторах, положительно и отрицательно влияющих на БДД, а, следовательно, совершенствования факторов, влияющих на безопасность ДД и снижение влияния опасных и аварийных факторов.

7. Разработаны практико-ориентированные меры по снижению административной деликтности в сфере ДД:

– установление административной ответственности за превышение установленной «средней скорости» путем внесения изменений и дополнения в различные структурные единицы ст. 12.9 КоАП РФ «Превышение установленной скорости движения», в примечании предложена правовая дефиниция «средняя скорость движения»;

– введение для кандидатов в водители теоретического экзамена в Госавтоинспекции с решением экзаменационных задач и задач-сценариев, предусматривающих прогнозирование опасных дорожно-транспортных ситуаций, заранее не известных экзаменующимся. Использование в процессе обучения тренажеров и симуляторов, позволяющих кандидатам в водители ощутить последствия неправомерного поведения на дороге, а также отработать практические навыки действия в различных дорожных ситуациях. Выдача временных удостоверений на право управления ТС сроком на два года. При совершении таким водителем в течение этого периода двух и более административных правонарушений в сфере ДД либо признании его виновным в ДТП, квалифицированном по ст. 12.24 КоАП РФ, – продление временного удостоверения на право управления ТС сроком на один год. При отсутствии в течение года подобных нарушений – выдача постоянного удостоверения на право управления ТС сроком на десять лет, в противном случае изъятие временного удостоверения на право управления ТС с повторной сдачей экзамена в Госавтоинспекции;

– введение разрешительной процедуры на осуществление деятельности инструкторов по вождению с созданием соответствующей базы данных. Процедура предусматривает обязательную сдачу квалификационного экзамена и последующее получение разрешения сроком на три года;

– в целях предупреждения ДТП по вине водителей с большим стажем управления ТС, введение замены удостоверения на право управления ТС по истечении 10-летнего срока после сдачи экзамена в Госавтоинспекции. Данную меру следует применять только к водителям, признанным виновным в совершении административного правонарушения в сфере ДД, квалифицированного по ст. 12.24 КоАП РФ, либо преступления, предусмотренного ст. 264, 264[1]Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ).

8. Предложена классификация обязанностей Госавтоинспекции в сфере

профилактики и предупреждения административных правонарушений в сфере ДД: обязанности, которые в *полном объеме реализуются в* процессе государственного надзора в сфере БДД; обязанности, реализация которых *частично* связана с функцией государственного надзора в сфере БДД; обязанности, выполняемые в процессе реализации *специальных разрешительных функций* Госавтоинспекции. Данная классификация имеет теоретическую и практическую значимость и дает возможность установить приоритеты в деятельности Госавтоинспекции, особенно в тех случаях, когда необходимо сконцентрировать внимание на оперативно складывающейся обстановке в сфере БДД, требующей точного реагирования.

9. Предложены организационно-правовые меры по совершенствованию деятельности государственных органов, обеспечивающих профилактику и предупреждение правонарушений в сфере ДД:

– в целях обязательного выполнения решений комиссий по обеспечению БДД объявлять их правовыми актами глав соответствующих субъектов РФ, а предварительные решения комиссий считать соответствующими проектами;

– передать *Министерству просвещения Российской Федерации* полномочия Госавтоинспекции по выдаче заключений соискателям лицензий на осуществление образовательной деятельности (подготовка водителей автомототранспортных средств) о соответствии учебно-материальной базы установленным требованиям;

– передать *Минтрансу России* полномочия Госавтоинспекции в части выдачи разрешений юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям на осуществление деятельности по изготовлению бланков водительских удостоверений, государственных регистрационных знаков на ТС и другой специальной продукции, необходимой для допуска ТС и их водителей к участию в ДД, перечень которой утверждается Правительством РФ, а также для производства работ по установке и обслуживанию технических средств организации ДД, ведения реестра выданных, приостановленных и аннулированных разрешений;

– передать *Ространснадзору* полномочия Госавтоинспекции в части выдачи разрешений на установку на ТС устройств для подачи специальных

световых и звуковых сигналов, условных опознавательных знаков (сигналов).

10. В рамках социальных мер по противодействию административным правонарушениям в сфере ДД предлагается:

– использовать *добровольческую (волонтерскую)* деятельность в сфере БДД, закрепив в Федеральном законе «О благотворительной деятельности и добровольчестве (волонтерстве)» в качестве цели благотворительной деятельности (ч. 1 ст. 2) «участие в деятельности по профилактике безопасности дорожного движения»;

– в раздел частной теории дорожно-транспортной деликтологии, исследуемой в рамках административной деликтологии, включить *дорожно-транспортную виктимологию*. В ее рамках действующий социальный механизм ранней профилактики виктимного поведения несовершеннолетних реализовывать в *образовательной программе «Безопасное участие в дорожном движении»*, которая рассматривается в качестве основного элемента системы непрерывного обучения учащихся от 5 до 18 лет. В обучении изменить акценты от простого ознакомления со статьями ПДД, нарушение которых могут привести к ДТП, к возможности прогнозировать возникновение ДТП, своевременно выявлять признаки опасной дорожной ситуации, верно и быстро реагировать на нее.

Теоретическая значимость исследования выражается в том, что изложенные в диссертации определения отдельных административно-правовых и административно-деликтологических понятий, а также научно обоснованные выводы и заключения:

– развивают и дополняют отдельные положения общей административной деликтологии, а также административно-правового учения об ответственности за совершение административного правонарушения в сфере ДД;

– обусловливают целесообразность внесения предложений по совершенствованию административного законодательства в сфере обеспечения БДД;

– дополняют теоретическую основу организации функционирования противодействия административным правонарушениям в сфере ДД, а также тактики осуществления соответствующих предупредительно-профилактических мероприятий.

Основные положения и выводы данного исследования могут иметь значение для последующих научных разработок по тематике обеспечения БДД.

Практическая значимость результатов исследования состоит в конкретных научно обоснованных выводах и предложениях по совершенствованию деятельности государственных органов, обеспечивающих профилактику и предупреждение правонарушений в сфере ДД, по выработке социальных мер по противодействию правонарушениям в сфере ДД. Материалы диссертации могут быть использованы научно-исследовательскими подразделениями МВД России при осуществлении правовых и социологических научных исследований фундаментального и прикладного характера, при разработке рабочих программ по дисциплинам «Административное право», «Административная деятельность полиции», «Административно-процессуальное право», «Административная деликтология», а также при проведении занятий по профессиональной служебной подготовке сотрудников полиции и в рамках дополнительного профессионального образования.

Степень достоверности результатов диссертационного исследования. Теоретическая составляющая научного труда основывается на большом массиве правовых источников, научной и учебной литературы, материалов конференций различного уровня, диссертационных исследованиях других авторов. Выводы и положения базируются на анализе теоретической части исследования, результатах обобщения и анализа эмпирических данных. При изложении теоретических и прикладных положений автор использовал показатели статистики и сведения из административной правоприменительной практики в сфере ДД, с применением современных методик сбора, обработки и анализа эмпирических данных исследования. Степень достоверности результатов настоящей работы обеспечена итогами апробирования разработанных выводов и положений на практике и в учебном процессе.

Апробация результатов исследования осуществлялась по нескольким направлениям. Теоретические и прикладные положения диссертационного исследования прошли апробацию и изложены в выступлениях и публичных обсуждениях на международных и

всероссийских научно-практических конференциях, в ходе «круглых столов», проведенных 2016-2019 гг. на базе Дальневосточного федерального государственного университета, г. Владивосток (2016); Дальневосточного юридического института МВД России, г. Хабаровск (2017, 2018), Владивостокского филиала Дальневосточного юридического института МВД России (2017, 2018, 2019); Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова (2018).

Основные теоретические положения и выводы нашли свое отражение в 13 статьях, 8 из которых опубликованы в рецензируемых научных журналах и изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования России для публикации основных научных результатов диссертационных исследований.

Материалы исследования используются при преподавании дисциплины «Административное право», при разработке учебно-методических материалов в Дальневосточном юридическом институте МВД России, Владивостокском филиале Дальневосточного юридического института МВД России, в частности, в рамках учебного процесса по дополнительным профессиональным программам переподготовки и повышения квалификации инспекторов ДПС Госавтоинспекции МВД России, профессиональной служебной подготовки сотрудников ОБДПС ГИБДД УМВД России по г. Владивостоку.

Структура и объем работы обусловлены объектом, предметом, целью и задачами исследования, а также логикой изложения проблемы. Диссертация состоит из введения, трех глав, объединяющих шесть параграфов, заключения, списка использованных источников и приложений. Работа выполнена в объеме, предусмотренном Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования России.

СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** обоснована актуальность избранной темы, характеризуется степень ее научной разработанности, определяются объект, предмет, цель, задачи, а также методологическая основа исследования, раскрывается научная новизна, формулируются положения, выносимые на защиту, аргументируется теоретическая и практическая значимость

результатов диссертационного исследования, приводятся сведения об апробации результатов исследования и структуре диссертации.

Первая глава «Общая характеристика административных правонарушений в сфере дорожного движения» состоит из двух параграфов и посвящена анализу сущности административного правонарушения в исследуемой сфере, выявлению особенностей его признаков. Обобщен исторический опыт становления и развития правового регулирования охраны общественных отношений в сфере ДД в России, установлены его периоды и соответствующие им особенности.

В *первом параграфе* «Сущность административного правонарушения в сфере дорожного движения» рассматривается юридическая природа административного правонарушения в сфере ДД и его признаки: деяние, общественная опасность, противоправность, виновность, административная наказуемость, среди которых особое внимание уделено общественной опасности. Автор отмечает, что административное правонарушение в сфере ДД всегда общественно опасно, для него характерно перерастание случайности в закономерность, приводящее к тяжелым последствиям. Сила удара автомобиля даже при небольшой скорости движения является чрезвычайно высокой из-за его большой массы. Именно данный фактор обусловливает то, что ТС является средством повышенной опасности. Негативный результат административного правонарушения в сфере ДД может проявляться не только в фактическом вреде материального характера, но и в создании реальной угрозы наступления общественно опасных последствий, в частности, жизни и здоровью граждан.

Исследуя административную противоправность в сфере ДД, диссертант отмечает тонкую грань между ней и уголовной противоправностью. Например, между составами ч. 2 ст. 12.24 КоАП РФ и ч. 1 ст. 264 УК РФ.

Автором предложена классификация противоправности административного правонарушения в сфере ДД: преднамеренные (умышленные), непреднамеренные (по неосторожности).

Анализ понятия и признаков административного правонарушения в сфере ДД позволил сформулировать понятие «административное правонарушение в сфере дорожного движения», под которым следует понимать посягающее на общественные отношения в сфере безопасности

дорожного движения противоправное, виновное общественно опасное деяние водителя транспортного средства, пешехода или иного участника дорожного движения, должностного лица, юридического лица, совершенное до и в процессе участия в дорожном движении, за которое Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях установлена административная ответственность.

Во *втором параграфе* «Становление и развитие правового регулирования и охраны общественных отношения в сфере дорожного движения» исследование общественных отношений в сфере ДД в ретроспективе и современности позволило оценить эффективность способов противодействия нарушениям в сфере ДД в исторически складывающихся социальных и политических условиях.

Установлено четыре относительно самостоятельных исторических периода становления и развития правового регулирования охраны общественных отношений в сфере ДД:

Имперский период (середина XVII в. до 1917 г.). С середины XVII до XVIII в. правовые акты частично способствовали повышению уровня безопасности на улицах. Меры носили жесткий характер, но не давали желаемых результатов. Обязанности полицейских чиновников в этой сфере были слабо регламентированы. На рубеже XIX в. наблюдается усиление роли полиции в обеспечении БДД. К концу XIX в. были сформулированы основные положения, определяющие понятие «безопасность движения». Появление механических ТС потребовало их нормативной регламентации в уличном движении, однако издаваемые указы и постановления в отношении этих видов транспорта не смогли обеспечить формирование единой правовой системы, носили разрозненный, часто случайный характер.

Советский период – с 1917 по 1991 гг. – разделен на четыре исторических этапа: первый этап – с 1917 по 1941 г.; дорожная обстановка усугубляется ростом количества автотранспорта, его плохим техническим состоянием, низкой квалификацией водителей ТС, неграмотностью пешеходов, недостаточным развитием дорожной сети. Основные наказания применялись в административном порядке, также устанавливалась уголовная ответственность за соответствующие преступления. Требовалась дальнейшая правовая регламентация всей автотранспортной системы. Второй этап связан

с Великой Отечественной войной 1941-1945 гг. – большая часть правонарушений в сфере ДД и ДТП совершалась водителями на прифронтовых территориях, правовое регулирование в сфере ДД не претерпело существенных изменений, внимание к нарушениям сместилось в сторону военной безопасности. Третий этап (послевоенные годы – первая половина 1960-х гг.) – наращивание темпов автомобилизации страны в послевоенные годы привело к росту аварийности и, как следствие, к ужесточению уголовной ответственности за нарушения на автотранспорте, например, ДТП, повлекшие смерть или телесные повреждения, стали умышленными и были отнесены к преступлениям повышенной общественной опасности. Четвертый этап – вторая половина 60-х – начало 90-х гг. XX в. Решение проблем БДД входит в число первоочередных государственных задач. Пересматриваются административно- и уголовно-правовые нормы за нарушения в сфере ДД в сторону ужесточения. Несмотря на предпринятые меры, количество нарушений ПДД и ДТП росло.

В постсоветский (российский) период – с начала 90-х гг. XX в. по 2000 г. – наблюдаются значительные перемены во всем массиве административно-правовых норм. Положения КоАП РФ, Уголовного кодекса РФ, касающиеся сферы ДД, претерпели изменения в сторону ужесточения наказаний. Отмечается тенденция многократного роста правонарушений в сфере ДД.

Для современного периода (начало 2000 гг. – по настоящее время) решение проблемы обеспечения БДД становится приоритетным направлением государственной политики. Внедряются программно-целевые подходы к организации ДД, разрабатываются федеральные целевые программы «Повышение безопасности дорожного движения», стратегии, направленные на упорядочение и повышение БДД, снижение социального риска в совокупности с изменением поведения участников ДД и совершенствованием систем управления БДД. Удалось добиться снижения аварийности и числа пострадавших в ДТП, вместе с тем отмечается резкий рост соответствующих административных правонарушений.

Вторая глава «Административно-деликтологическая характеристика административных правонарушений в сфере дорожного движения» содержит два параграфа.

В *первом параграфе* «Состояние, структура и динамика административной деликтности в сфере дорожного движения» проанализировано состояние административной деликтности в сфере ДД на территории ДФО и в Российской Федерации в целом. Динамика нарушений ПДД, повлекших ДТП с пострадавшими, указывает на необходимость дальнейшего развития средств наблюдения и выявления нарушений ПДД путем совершенствования автоматических средств фиксации правонарушений, расширения параметров фиксации и увеличения технической оснащенности автодорог стационарными комплексами автоматической фото-, видеофиксации нарушений ПДД. Обнаружена взаимосвязь между выявленными административными правонарушениями в сфере ДД и преступлениями, возбужденными по ст. 264 УК РФ. Это позволяет утверждать, что чем больше выявляется административных правонарушений в сфере ДД, тем ниже вероятность ДТП с человеческими жертвами. Таким образом, усиление противодействия административным правонарушениям в сфере ДД, способствует снижению их латентности и эффективно влияет на сокращение числа погибших в ДТП на российских дорогах.

С целью изучения причин и условий совершения наиболее опасных административных правонарушений с точки зрения их последствий, автор разделяет указанные правонарушения на имеющие высокую (например, ч. 1–2 ст. 12.5–12.10, 12.12–12.18, 12.29 КоАП РФ) и низкую (например, ст. 12.1–12.3, 12.37 КоАП РФ и другие) потенциальную опасность ДТП.

Анализируя особенности структуры ДТП с пострадавшими по ряду показателей, диссертант делает обоснованные выводы, предлагает соответствующие рекомендации. Состояние аварийности с участием автобусов, имеющих лицензию на деятельность по перевозкам пассажиров и иных лиц, носит случайный, непрогнозируемый характер. Вместе с тем любое нарушение, связанное с управлением этим видом ТС может привести к массовому травмированию либо гибели людей. Требуется выработка мер по организации ДД. Чтобы такой транспорт двигался стабильно безопасным способом, особое внимание следует обратить на профессионализм водителей автобусов, запрет на управление в утомленном состоянии, введение более низких скоростных ограничений для данного вида ТС, повышенную

безопасность пассажиров.

Отсутствие велосипедной инфраструктуры, культуры поведения на дороге велосипедистов и водителей ТС, незащищенность таких участников ДД создают высокий риск тяжелых последствий ДТП с участием велосипедистов. Следует организовать масштабную информационно-просветительскую работу, направленную на формирование уважительных взаимоотношений водителей ТС и велосипедистов. Основная цель сезонных тематических кампаний – убедить водителей ТС замечать велосипедистов в транспортном потоке, вызвать к ним симпатию и уважение.

Изучение ДТП с участием водителей-женщин выявило непропорциональное увеличение показателей их виновности к росту количества водителей-женщин реально управляющих ТС. Следовательно, их подготовка должна осуществляться с учетом гендерных особенностей.

Сделан вывод о необходимости рассмотрения вопроса установки регулируемых пешеходных переходов, а в случае невозможности – оборудования пешеходными ограждениями участков дорог, где возникают очаги аварийности, так как регулируемые светофорами пешеходные переходы, в отличие от нерегулируемых, являются самыми безопасными местами пересечения проезжей части.

Диссертант обращает внимание на массовость, удельный вес правонарушений в сфере ДД по всем количеству административных правонарушений и предлагает разработку частной административно-деликтологической теории – дорожно-транспортной деликтологии, в структуру предмета которой должны войти сбор и изучение количественно-качественной совокупности разных видов административной деликтности в сфере ДД, социально-биологических качеств административного делинквента, факторов, влияющих на совершение административных правонарушений в исследуемой сфере, разработка специальных программ их профилактики.

Во *втором параграфе* «Факторы, влияющие на совершение административных правонарушений в сфере дорожного движения» исследуются такие понятия, как «причины и условия», «факторы», способствующие совершению правонарушений.

Автор приходит к выводу о том, что административно-деликтная

обстановка и криминологическая обстановка являются негативными общественными состояниями одного ряда, отличающимися лишь степенью общественной опасности. Термин «фактор» рассматривается как близкий к понятиям «причина» и «условия», но неравнозначный им. Его значение шире последних. Понятие «факторы, влияющие на совершение административных правонарушений» в сфере ДД, включает в себя непосредственные причины и условия совершения административных проступков, а также обстоятельства, оказывающие влияние на их совершение. Они разделены автором на две группы: незначительно и непосредственно связанные с деятельностью правоохранительных органов, основной задачей которых является обеспечение безопасности в сфере ДД.

Автор отмечает, что по своей структуре процесс ДД состоит из множества постоянно чередующихся между собой безопасных, опасных и аварийных ситуаций. Данный процесс время от времени прерывают возникающие без какой-либо системы опасные или аварийные ситуации.

Изучение материалов дел об административных правонарушениях в сфере ДД, статистических данных и результатов анкетирования позволило установить факторы, приводящие к ДТП, разделенные и изложенные ниже по принципу частоты совершения от большего к меньшему:

1. Нарушения водителями ТС правил и норм ДД: несоблюдение установленной скорости движения; ослабление или полная потеря контроля за управлением ТС; недостаточная профессиональная подготовка водителей ТС и небольшой стаж вождения; недисциплинированность водителей ТС, проявляющаяся в несоблюдении иных правил, норм и требований, установленных ПДД; нахождение водителя ТС в состоянии опьянения; наличие неисправностей ТС, при которых его эксплуатация запрещена; падение перевозимого груза, выпадение пассажира, удар оторвавшегося колеса.

2. Нарушения пешеходами и иными участниками ДД, за исключением водителей ТС, правил и норм ДД, установленных ПДД: несоблюдение пешеходом, иным участником ДД требований ПДД, которые ему хорошо известны; несоблюдение пешеходом, иным участником ДД требований ПДД, которые ему не известны.

Одним из факторов, на которые автор обращает внимание, выступает

превышение скорости движения, в частности, ее средней величины. Установление административной ответственности за данное нарушение позволит нейтрализовать этот распространенный фактор, стимулируя водителей на протяженных участках дорог соблюдать скоростной режим. Ликвидировать пробелы в законе, касающиеся привлечения к административной ответственности за превышение установленной «средней скорости», диссертант предлагает путем внесения нескольких дополнений в различные структурные единицы ст. 12.9 КоАП РФ «Превышение установленной скорости движения»: части 2, 3, 4, 5 после слов «установленной скорости» дополнить словами: «, средней скорости». Также добавить примечание следующего содержания: «Под средней скоростью движения в настоящей статье следует понимать вычисленное значение средней скорости движения транспортного средства на участке дороги, определённое как среднее арифметическое значение скоростей движения данного транспортного средства, проследовавшего в одном направлении по контролируемому участку дороги, полученное в результате фиксации работающими в автоматическом режиме стационарными специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи».

Анализируя нарушения ПДД водителями в зависимости от стажа управления ТС, автор пришел к выводу, что процесс обучения для кандидатов в водители должен строиться с акцентом на предвидение опасных дорожно-транспортных ситуаций и умении точно прогнозировать ход их развития.

Для повышения качества подготовки кандидатов в водители диссертантом предлагается сдачу теоретического экзамена в Госавтоинспекции проводить в два этапа. Помимо комплекта экзаменационных задач следует разработать задания-сценарии, которые необходимо анализировать, прогнозировать дорожно-транспортные ситуации, сценарии не должны быть известны экзаменующимся.

Эффективность обучения кандидатов в водители работниками Госавтоинспекции следует оценивать по количеству выпускников, поведение которых на дороге не привело к ДТП на протяжении определенного периода времени. Для этого предлагается выдавать водителям, успешно прошедшим

испытания, временное удостоверение на право управления ТС сроком на два года. При совершении таким водителем в течение этого периода двух и более административных правонарушений в сфере ДД либо признании его виновным в ДТП, квалифицированном по ст. 12.24 КоАП РФ, продлять временное удостоверение на право управления ТС сроком на один год. При отсутствии в течение года подобных нарушений выдавать постоянное удостоверение на право управления ТС сроком на десять лет. В противном случае изымать временное удостоверение на право управления ТС с повторной сдачей экзамена в Госавтоинспекции.

В целях повышения качества подготовки кандидатов в водители, предлагается введение разрешительной процедуры для осуществления деятельности инструктора по вождению с обязательной сдачей квалификационного экзамена и последующим получением разрешения сроком на три года. Выдачу разрешений следует возложить на исполнительный орган власти в сфере транспорта соответствующего региона, например, на Федеральную службу по надзору в сфере транспорта и ее территориальные органы с обязательным ведением реестра инструкторов по вождению, получивших разрешение на деятельность. Следует также предусмотреть аннулирование данного разрешения в случае, если инструктором допущено ДТП, квалифицированное по ст. 12.24 КоАП РФ, либо ст. 264 УК РФ.

Для снижения нарушений ПДД водителями с большим стажем управления ТС автором предложена замена удостоверения на право управления ТС по истечении 10-летнего срока после сдачи экзамена в Госавтоинспекции. Данную меру следует применять только к водителям, признанным виновными в совершении административного правонарушения в сфере ДД, квалифицированного по ст. 12.24 КоАП РФ, либо преступления, предусмотренного ст. 264, 264^{1}УК РФ. Тем самым происходит индивидуализация процедуры получения права управления ТС (это не затронет законопослушных водителей).

Третья глава «Субъекты социально-правового противодействия административным правонарушениям в сфере дорожного движения» содержит два параграфа.

В первом параграфе «Совершенствование деятельности

государственных органов, противодействующих административным правонарушениям в сфере дорожного движения» диссертант анализирует полномочия органов по обеспечению БДД с точки зрения эффективности их выполнения, а также возможности избавить органы от излишних дублирующих функций.

Анализ деятельности комиссий по обеспечению БДД Приморского, Хабаровского, Камчатского краев, Амурской, Сахалинской областей показал, что эти органы не имеют реальных полномочий в сфере обеспечения БДД. Решения таких комиссий носят рекомендательный характер. Планы работы данных комиссий часто дублируют мероприятия организаций, обеспечивающих безопасность в сфере ДД (например, Госавтоинспекции, дорожных служб). Следовательно, для эффективного функционирования комиссий на региональном уровне в положениях о них необходимо установить обязательный характер исполнения выработанных ими решений и закреплять такие решения правовыми актами глав соответствующих субъектов РФ.

Анализ деятельности федеральных органов исполнительной власти позволил установить те из них, в функции которых входит обеспечение БДД: Минтранс России, Ространснадзор, Росавтодор, Росжелдор, МЧС России, МВД России (Госавтоинспекция), Министерство просвещения Российской Федерации и Министерство науки и высшего образования Российской Федерации, Минздрав России, Росстандарт.

Исследуя обязанности Госавтоинспекции в сфере профилактики и предупреждения административных правонарушений в сфере ДД, диссертант выделяет: обязанности, которые в *полном объеме реализуются в* процессе государственного надзора в сфере БДД; обязанности, *частично* связанные с функцией государственного надзора в сфере БДД; обязанности, выполняемые в процессе реализации *специальных разрешительных функций* Госавтоинспекции. Данная классификация дает возможность установить приоритетные направления деятельности Госавтоинспекции в сфере ДД, упорядочить соответствующие полномочия, а также позволила автору предложить организационно-правовые меры по совершенствованию деятельности государственных органов, обеспечивающих профилактику и предупреждение правонарушений в сфере ДД.

Предлагается передать *Министерству просвещения РФ* полномочия Госавтоинспекции по выдаче заключений соискателям лицензий на осуществление образовательной деятельности (подготовка водителей автомототранспортных средств) о соответствии учебно-материальной базы установленным требованиям, так как ее наличие является обязательным условием реализации образовательной программы. Ввиду того, что лицензирование данной образовательной деятельности осуществляют территориальные органы исполнительной власти в лице Минобрнауки России, то целесообразно оставить в обязанностях Госавтоинспекции согласование программ подготовки (переподготовки) водителей без обязанности выдачи заключений соискателям лицензий на осуществление образовательной деятельности (при подготовке водителей ТС) о соответствии учебно-материальной базы.

Передать *Минтрансу России* полномочия Госавтоинспекции в части выдачи разрешений юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям на осуществление деятельности по изготовлению бланков водительских удостоверений, государственных регистрационных знаков на ТС и другой специальной продукции, необходимой для допуска ТС и их водителей к участию в ДД, перечень которой утверждается Правительством РФ, а также для производства работ по установке и обслуживанию технических средств организации ДД, ведения реестра выданных, приостановленных и аннулированных разрешений. Выдача подобных разрешений и утверждение образцов такой специальной продукции возложено на ГУ ОБДД МВД России. Автор считает правильным, что на региональном и территориальном уровнях такие обязанности не возложены на Госавтоинспекцию, в противном случае это приводило бы к отвлечению должностных лиц от решения оперативных задач. Вместе с тем необходимо разгрузить ГУ ОБДД МВД России от излишней функции, это позволит сосредоточить высвободившиеся силы на выработке профилактических мер в сфере БДД и разработке предложений по повышению БДД.

В целях оптимизации деятельности Госавтоинспекции предлагаем передать *Ространснадзору* полномочия Госавтоинспекции в части выдачи разрешений на установку на ТС устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов, условных опознавательных знаков (сигналов), в

обязанности которого входит выдача специальных разрешений, свидетельств по отдельным транспортным вопросам.

Второй параграф «Социальные меры противодействия административным правонарушениям в сфере дорожного движения» посвящен вопросам активизации участия общественных организаций и граждан в деятельности по целенаправленному воздействию на общественные отношения, складывающиеся в сфере ДД.

Автором предложены меры по эффективному использованию совместных возможностей государства и институтов гражданского общества.

Во-первых, использование *добровольческой (волонтерской)* деятельности в сфере БДД. Волонтеров следует привлекать к мероприятиям: по снижению аварийности, например, перед началом учебного года; направленным на профилактику «уязвимых» участников ДД, с целью формирования терпимого отношения к ним иных участников ДД; по организации акций против управления ТС в состоянии опьянения; по оказанию помощи, по юридической защите пострадавших в ДТП и их родственников; по пропаганде повышения культуры участников ДД.

Во-вторых, организация тесного взаимодействия органов исполнительной власти различных уровней со страховыми компаниями и крупными производителями автомобилей. Необходима адресная профилактическая программа мероприятий, направленная на обеспечение безопасности «уязвимых» участников ДД, особенно на пришкольных территориях, против превышения установленной скорости, управления ТС в состоянии опьянения, а также создание видеороликов и размещение их в популярных социальных сетях и т.д.

В целях выработки эффективных социальных мер противодействия административным правонарушениям в сфере ДД диссертант обращает внимание на виктимологическую профилактику нарушений ПДД и ДТП. Предлагается в раздел частной теории дорожно-транспортной деликтологии, исследуемой в рамках административной деликтологии, включить *дорожно-транспортную виктимологию*. Автор считает необходимым начинать профилактику виктимогенного поведения с детского возраста.

Для осуществления ранней профилактики виктимного поведения несовершеннолетних предложена образовательная программа «Безопасное

участие в дорожном движении», которая рассматривается в качестве основного элемента системы непрерывного обучения учащихся от 5 до 18 лет. Процесс реализации такой программы осуществляется от владений к умениям, знаниям. В обучении изменить акценты: от простого ознакомления со статьями ПДД, нарушение которых может привести к ДТП, к возможности прогнозировать возникновение ДТП, своевременно выявлять признаки опасной дорожной ситуации, верно и быстро реагировать на нее. Умение предвидеть, прогнозировать развитие опасности на дороге, а не только действовать согласно ПДД, научиться быть комфортным участником ДД, терпимым к другим, – цель профилактики и предупреждения административных правонарушений в сфере ДД.

В **заключении** диссертации в обобщенном виде сформулированы основные выводы и результаты диссертационного исследования; изложены рекомендации и предложения по выработке мер противодействия административным правонарушениям в сфере ДД.

В **приложениях** приведены статические данные, отражающие показатели, исследуемые в настоящей диссертации, обобщенные листы опросов, интервьюирования участников ДД, сотрудников Госавтоинспекции.

Основные положения диссертации опубликованы в следующих работах автора:

Научные статьи, опубликованные в рецензируемых изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией Министерства образования и науки Российской Федерации для опубликования результатов диссертационных исследований:

1. *Ковальчук, О.В.* Ретроспектива правового регулирования в области дорожного движения в имперский период (середина XVII века до 1917 года) / [Текст] О.В. Ковальчук // Административное право и процесс. – 2016. – № 2. – С. 69–72 (0,38 п.л.).

2. *Ковальчук, О.В.* Становление и развитие государственного регулирования в области дорожного движения, советские годы и современность / [Текст] О.В. Ковальчук // Вестник Дальневосточного юридического института МВД России. – 2016. – № 2. – С. 152–157 (0,5 п.л.).

3.*Дерюга, А. Н., Ковальчук, О. В.* Сфера безопасности дорожного движения – этимология понятия / [Текст] А.Н. Дерюга, О.В. Ковальчук// Вестник Дальневосточного юридического института МВД России. – 2017. – № 1. – С. 85–89 (авторство не разделено, 0,48 п.л.).

4. *Ковальчук, О. В.*«Факторы, влияющие на совершение административных правонарушений в сфере дорожного движения»– «причины и условия совершения правонарушений»: тождественность и различие / [Текст] О.В. Ковальчук // Право и государство: теория и практика. – 2017. – № 3. – С. 143–146 (0,35 п.л.).

5. *Ковальчук, О. В.* Формирование безопасной модели поведения несовершеннолетних участников дорожного движения: теоретико-правовые и методологические аспекты / [Текст] О.В. Ковальчук // Право и образование. – 2018. – № 1. – С. 134–141 (0,5 п.л.).

6. *Ковальчук, О. В.*Эволюция деятельности институтов гражданского общества в сфере безопасности дорожного движения / [Текст] О.В. Ковальчук // Закон и право. – 2018. – № 2. – С. 159–162 (0,32 п.л.).

7. *Ковальчук, О. В.* Роль ГИБДД в пропаганде безопасности дорожного движения / [Текст] О.В. Ковальчук // Право и государство: теория и практика. – 2018. – № 4. – С. 132–134 (0,25 п.л.).

8. *Ковальчук, О. В.* К вопросу об эффективности комиссий по обеспечению безопасности дорожного движения: по материалам Дальневосточного федерального округа [Текст] О.В. Ковальчук // Право и государство: теория и практика. – 2018. – № 5. – С. 132–134 (0,25 п.л.).

Иные научные публикации:

9.*Ковальчук, О. В.* Этапы формирования отечественного законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения/ [Текст] О.В. Ковальчук // Дальний Восток на перекрестке эпох: сб. науч. тр. Всерос. науч.-практ. конф. – Владивосток, – 2017. – С. 164–167 (0,32 п.л.).

10. *Ковальчук, О. В.* Характеристика общественной опасности как признака административного правонарушения в сфере безопасности дорожного движения / [Текст] О.В. Ковальчук [Электронный ресурс] // Теоретические и практические проблемы юриспруденции: трибуна молодых ученых: сб. мат. II Всерос. науч.-практ. конф. курсантов (студентов,

слушателей), адъюнктов (аспирантов) и молодых ученых: к 300-летию полиции России. – Владивосток, – 2017. – С. 137–143 (0,33 п.л.).

11. *Ковальчук, О. В.* Характеристика противоправности как признака административного правонарушения в сфере безопасности дорожного движения/ [Текст] О.В. Ковальчук [Электронный ресурс] //Актуальные проблемы административной и оперативно-разыскной деятельности полиции: сб. мат. Всерос. науч.-практ. конф. – Хабаровск, – 2018. – С. 125–129 (0,36 п.л.).

12. *Ковальчук, О. В.* Роль виктимологической профилактики в сфере безопасности дорожного движения / [Текст] О.В. Ковальчук [Электронный ресурс] // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования: сб. мат. XII Междунар. науч.-практ. конф. – Орел, – 2018. – С. 195–200 (0,3 п.л.).

13.*Ковальчук, О. В.* Административно-деликтологические аспекты правонарушений в области дорожного движения / [Текст] О.В. Ковальчук [Электронный ресурс] // Использование специальных знаний: теоретико-правовая парадигма и проблемы практической деятельности: сб. мат. Междунар. науч.-практ. конф. – Владивосток, – 2019. – С. 92–97 (0,3 п.л.).