

12.00.00 ЮРИДИЧЕСКИЕ НАУКИ

12.00.00 LAW SCIENCES

УДК 342.9
ББК 67.408.134.2

Bratanovsky Sergey Nikolaevich,
doctor of law, professor,
professor of the Department of Administrative and Financial Law,
Plekhanov Russian University
of Economics,
Moscow,
e-mail: bratfoot@mail.ru

Lisitskaya Anna Vasilyevna,
senior teacher
of the department of the administrative law and customs affairs
of the Volgograd branch of the Moscow
Financial and Law Academy,
Volgograd,
e-mail: bratfoot@mail.ru

Братановский Сергей Николаевич,
д-р юрид. наук, профессор,
профессор кафедры административного и финансового права
Российского экономического университета
им. Г. В. Плеханова,
г. Москва,
e-mail: bratfoot@mail.ru

Лисицкая Анна Васильевна,
старший преподаватель
кафедры административного права и таможенного дела
Волгоградского филиала Московской
Финансово-Юридической Академии,
г. Волгоград,
e-mail: bratfoot@mail.ru

АДМИНИСТРАТИВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ В ОБЛАСТИ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

THE ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITY IN THE FIELD OF THE ROAD TRANSPORT AND TRAFFIC

12.00.14 – Административное право; административный процесс

12.00.14 – Administrative law; administrative procedure

В статье рассматривается ряд вопросов, касающихся особенностей административной ответственности в области автомобильного транспорта и дорожного движения, а также современного состояния и динамики развития правового регулирования и научных разработок в этой области. Особое внимание в работе уделено изучению особенностей проявления административной ответственности в области автомобильного транспорта и дорожного движения. Дана классификация основных групп административных правонарушений в рассматриваемой области. Исследованы наиболее проблемные коллизии и пробелы в законодательстве, влияющие на деформацию его правоприменения в области дорожного движения. Высказаны аргументированные суждения по его совершенствованию. Представлена судебная практика.

The article examines the number of questions concerning the features of the administrative responsibility in the field of road transport and traffic, as well as the current state and dynamics of development of the legal regulation and scientific developments in this area. Special attention is paid to studying of the features of manifestation of the administrative responsibility in the field of road transport and traffic. Classification of the main groups of administrative offenses in the area under consideration is given. The most problematic collisions and gaps in the legislation affecting deformation of the law enforcement in the field of traffic are researched. The reasoned judgments for its enhancement are stated. Court practice is provided.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, дорожное движение, административная ответственность, правонарушение, организация, судебная практика, управление, пробелы, коллизии, совершенствование законодательства.

Keywords: road transport, traffic, administrative responsibility, offense, organization, court practice, management, gaps, collisions, enhancement of the legislation.

Административная ответственность в области автомобильного транспорта и дорожного движения представляет собой государственный механизм, направленный на недопущение каких-либо нарушений лицами, использующими автотранспортные средства. Этот механизм позволяет предотвратить дорожно-транспортные происшествия со стороны лиц, недобросовестно и халатно относящихся к исполнению правовых предписаний, регламентирующих поведение участников дорожного движения.

Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из основных функций государства по обеспечению правопорядка. Сложившаяся система правового регулирования безопасности движения в России в основном целостна и логична, однако в силу своей сложности и определенной новизны ее применение не всегда эффективно. Очевидно, что действующее законодательство в области безопасности дорожного движения нуждается не только в совершенствовании, но и в создании условий для его более эффективного применения. Основу этой системы правового регулирования составляет институт административной ответственности, реализация которой основана

на применении административных наказаний, именно этот элемент правоприменительной деятельности органов внутренних дел, наряду с профилактической работой, является решающим в профилактике и пресечении правонарушений в области автомобильного транспорта и дорожного движения.

Необходимо комплексное и всестороннее исследование механизмов применения административной ответственности в области автомобильного транспорта и дорожного движения на основе анализа действующего законодательства, что позволит создать рациональную и эффективную систему правового регулирования указанной социальной деятельности. Все это делает рассматриваемую нами проблематику **актуальной** как в контексте теоретического, так и прикладного исследования.

В связи с этим основной **целью** данной статьи является проведение научного и правового анализа понятия и содержания административной ответственности в области автомобильного транспорта и дорожного движения, ее реализация и правоприменительная практика. Для достижения цели, обозначенной в статье, были поставлены **задачи**. Во-первых, провести анализ состояния разработанности исследуемой темы, во-вторых, изучить отдельные особенности административной ответственности, в-третьих, внести предложения по совершенствованию административного законодательства.

При работе над статьей были применены **общенаучные методы**: анализ, синтез, сравнительный анализ, системный метод. Кроме этого, в работе использовались такие специфические методы исследования, как статистический, контент-анализ документов, изучение практики деятельности органов управления автомобильным транспортом.

Оценивая **степень разработанности** темы, следует отметить, что несмотря на значительную разработанность вопросов, связанных с применением института административной ответственности в области дорожного движения, в научной литературе позиции ряда ученых имеют некоторые противоречия. Это, в свою очередь, может приводить к разному пониманию основных элементов юридической природы административной ответственности и будет создавать дополнительные сложности в правоприменительной практике. Полагаем, что данное исследование позволит концентрированно охватить ряд элементов рассматриваемой проблематики, что, в свою очередь, расширит наши знания о вопросах применения административной ответственности в области автомобильного транспорта дорожного движения как об одном из основных элементов обеспечения общественной безопасности и правопорядка в данной области.

Среди работ авторов, специализирующихся в изучаемой нами области, следует отметить «Проблемы применения органами внутренних дел административных наказаний в области безопасности дорожного движения» А. И. Быкова; «Система обеспечения безопасности дорожного движения в России: Историко-правовое исследование» А. С. Квитчука; «Проблемы обеспечения гарантий водителей транспортных средств и собственников транспортных средств в условиях электронного юрисдикционного производства» А. К. Костылева, А. В. Передернина; «Актуальные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения на современном этапе» А. П. Кузнецова.

Указанными и другими авторами проанализированы различные подходы к раскрытию содержания административной ответственности, высказаны суждения о необходимости совершенствования законодательства и практики управления безопасностью дорожного движения.

Учитывая то, что КоАП РФ не содержит определения административной ответственности вообще и в транспортном комплексе в частности, в научной литературе существуют различные мнения относительно понятия данного вида ответственности применительно к анализируемой нами области [1, с. 87].

Так, А. Медведев предлагает определить административную ответственность автотранспортных предприятий и водителей, являющихся физическими лицами, как наложение предусмотренных Кодексом об административных правонарушениях и законами субъектов Федерации санкций за нарушение технических норм и правил поведения на автомобильных дорогах [2, с. 154]. Д. В. Уткин истолковывает ее применительно к рынку транспортных услуг и характеризует как деятельность компетентных органов по привлечению к административной ответственности хозяйствующих субъектов за неисполнение (ненадлежащее исполнение) транспортного законодательства в сфере обеспечения качества и безопасности перевозок, повлекших нарушение пожарных, санитарных и эксплуатационно-технических правил и, следовательно, нарушение прав пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей [3, с. 50–61].

Также в научной литературе встречаются и иные, схожие с отмеченными, определения административной ответственности применительно к исследуемой сфере [4, с. 66–67; 5, с. 104].

Обращаясь к рассмотрению законодательных норм, регламентирующих применение данного института к автомобильным перевозкам, отметим их многочисленность. КоАП РФ насчитывает более 100 составов административных правонарушений, которые можно применять к автотранспортным предприятиям и частным водителям. Подобным многообразием охвачены практически все сферы применения автотранспортных средств. Многие из них расположены вне тематических главы 11 «Административные правонарушения на транспорте» и главы 12 «Административные правонарушения в области дорожного движения». Важно обозначить, что сегодня законодатель идет по пути увеличения их количества, а также в отдельных случаях ужесточения административного наказания [6, с. 46].

При анализе статей КоАП РФ применительно к анализируемому транспорту можно выделить следующие основные группы административных правонарушений: нарушение правил парковки (ст. 5.43; 12.19), нарушение правовых норм, связанных с выдачей специальных разрешений на перевозку (ст. 5.63.1; 11.29; 14.1.2), нарушение экологических требований при осуществлении перевозок (ст. 8.22; 8.23), нарушение правил передвижения по автомобильным дорогам (ст. 12.9; 12.12; 12.13; 12.14; 12; 15; 12.16; 12.21.1), нарушение правил перевозки пассажиров (ст. 11.14.1; 12.23; 12.24), нарушение правил эксплуатации транспортных средств (ст. 12.4; 12.5; 12.6; 12.8; 14.38), повреждение имущества на транспортных средствах общего пользования (ст. 11.15), нарушение правил перевозки грузов (ст. 12.21;

12.21.2), нарушение правил использования обочин (ст. 11.21) нарушение правил охраны автомобильных дорог или дорожных сооружений (ст. 11.22; 12.33), нарушение правил регистрации транспортных средств (ст. 11.26; 11.27; 12.31) и т. д.

В целом административные правонарушения данной категории можно дифференцировать на допускаемые автотранспортными предприятиями и совершаемые физическими лицами, являющимися владельцами автомобилей. Критериями разделения будут являться цели перевозок (извлечение прибыли, личные нужды); степень их внутренней организации, периодичности; количественный и качественный состав используемых автотранспортных средств. Транспортные предприятия как юридические лица, в случае совершения соответствующих административных правонарушений, несут ответственность за нарушение действующих санитарных правил и гигиенических нормативов, невыполнении санитарно-гигиенических и противоэпидемических мероприятий по ст. 6.3 КоАП РФ; за нарушение законодательства о государственной регистрации юридических лиц и индивидуальных предпринимателей (ст. 14.25 КоАП РФ); за нарушение срока постановки на учет в налоговом органе (ст. 15.3 КоАП РФ); за грубое нарушение правил ведения бухгалтерского учета и представления бухгалтерской отчетности (ст. 15.11 КоАП РФ); непредставление ходатайств, уведомлений (заявлений), сведений (информации) в федеральный антимонопольный орган, его территориальные органы, органы регулирования естественных монополий или органы, уполномоченные в области экспортного контроля (ст. 19.8 КоАП РФ) и т. д. В данном случае общественная опасность находит свое опосредованное выражение применительно к государственному управлению — подобные противоправные деяния посягают на регламентированный правовыми актами порядок жизнедеятельности гражданского общества и государства [7, с. 207].

К сожалению, исследовать все составы административных правонарушений мы не имеем возможности ввиду ограниченного объема настоящей статьи. В связи с этим остановимся на самых проблемных административных проступках.

Так, ст. 12.31.1. КоАП РФ предусматривает административную ответственность за нарушение требований обеспечения безопасности перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом. В ч. 1 этой нормы административное наказание предусмотрено за осуществление перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом с нарушением профессиональных и квалификационных требований, предъявляемых к работникам. В ч. 2 предусмотрена административная ответственность за осуществление перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом с нарушением требований о проведении предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей транспортных средств. В ч. 3 говорится об административных санкциях в случае осуществления перевозок пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом с нарушением требований о проведении предрейсового контроля техниче-

ского состояния транспортных средств. По сути, в данной статье законодатель имеет в виду необходимость исполнения специализированных законодательных актов. Так, в ст. 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» содержатся основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям при осуществлении ими деятельности, связанной с эксплуатацией транспортных средств. В частности, на них возлагается обязанность соблюдать правила обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом. Установлено, что эти правила утверждаются федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта. Пункт 4 ст. 20 названного закона предусматривает, что юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, должны:

- обеспечивать соответствие работников профессиональным и квалификационным требованиям, предъявляемым при осуществлении перевозок и установленным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, если иное не устанавливается федеральным законом;
- организовывать и проводить предрейсовый и послерейсовый медицинские осмотры водителей;
- организовывать и проводить предрейсовый контроль технического состояния транспортных средств.

Вместе с этим указанная статья КоАП РФ не конкретизирует лиц, которые могут и должны нести ответственность за совершение данных административных проступков. В крупной транспортной организации, для которой перевозка пассажиров и (или) грузов является основной, за организацию транспортного процесса отвечает значительное количество специалистов, среди которых генеральный директор, его заместитель (заместители), главный инженер, заведующий гаражом, менеджер-логистик, старший механик, механик, мастер, диспетчер, медицинский работник, контроллер, лицо, непосредственно управляющее транспортным средством и т. д. При этом законодатель официально не разъясняет, каких конкретно лиц контролирующие органы должны привлекать к административной ответственности по указанным частям ст. 12.31.1. КоАП РФ. Не решен вопрос относительно физических лиц, имеющих на праве собственности автотранспортные средства, зарегистрированных в качестве индивидуальных предпринимателей и осуществляющих лично грузовые или пассажирские перевозки. Неясно, будут ли они подлежать административной ответственности за совершение подобных деяний.

Кроме того, анализируемая норма КоАП РФ не связывает указанные составы с основной производственной деятельностью предприятий и не закрепляет обязанности наличия факта осуществления того или иного вида перевозок. Ввиду этого привлечение к административной ответственности в данном случае является незаконным. Об этом свидетельствует позиция, изложенная в Постановлении Верховного Суда РФ от 31 марта 2014 года № 67-АД14-2 [8].

Здесь же следует отметить, что ввиду указанных правовых пробелов привлечение к административной ответственности по данной статье являлось причиной и иных судебных разбирательств [9; 10].

При этом самое важное это то, что ч. 3 ст. 12.31.1. КоАП РФ по своему содержанию полностью дублирует содержание ч. 1 ст. 12.31 КоАП РФ, в соответствии с которой запрещен выпуск на линию транспортного средства, не зарегистрированного в установленном порядке или не прошедшего государственного технического осмотра или технического осмотра, а также ч. 2. ст. 12.31 КоАП РФ, предусматривающей административную ответственность за выпуск на линию транспортного средства, имеющего неисправности, с которыми запрещена эксплуатация, или переоборудованного без соответствующего разрешения. Различия в данном случае имеются только в отдельных формулировках одного и того же правонарушения. В специальной литературе отмечается, что нормативные правовые акты не содержат определения термина «выпуск транспортного средства на линию». По сложившейся правоприменительной практике под этим термином понимается официальное разрешение водителю на выезд из гаража (автохозяйства, бокса и др.) для участия в дорожном движении, данное должностным лицом, ответственным за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств [11]. Подобная коллизия не способствует формированию единой правоприменительной практики, допускает необоснованную конкуренцию указанных норм КоАП РФ, развивает административное усмотрение работников контролирующих органов [12, с. 12–13]. Как нам представляется, обозначенные два состава административных правонарушений необходимо объединить в один, и расширенную фабулу зафиксировать в ч. 3 ст. 12.31.1. КоАП РФ.

Административное законодательство в анализируемой нами сфере преследует основную цель — предотвращение дорожно-транспортных происшествий, недопущение причинения вреда личности и ущерба юридическим лицам. Таким образом, все нормы КоАП РФ, содержащие составы административных правонарушений на автомобильном транспорте приняты в целях обеспечения безопасности участников дорожного движения [12, с. 12–13]. В этом аспекте важно, чтобы данные нормы были актуальными, простыми, понятными и не нарушающими чьих-либо интересов. Особенно важно соблюсти полно и точно процедуру привлечения к административной ответственности, в противном случае постановление по делу об административном правонарушении будет признано незаконным и отменено [13, с. 15–22].

В подобном контексте заслуживает внимания судебная практика по ст. 11.14.1. КоАП РФ, предусматривающей административную ответственность за отсутствие в салоне легкового такси информации, предусмотренной Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом [14] (ч. 1), невыдачу пассажиру кассового чека или квитанции в форме бланка строгой отчетности, предусмотренных Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и подтверждающих оплату пользования

легковым такси (ч. 2), а также за отсутствие на транспортном средстве, используемом для оказания услуг по перевозке пассажиров и багажа, цветографической схемы легкового такси и (или) опознавательного фонаря на крыше указанного транспортного средства (ч. 3).

Продолжая далее наше исследование, также укажем на непоследовательность требований подзаконных актов, соблюдение которых в отдельных случаях является предметом административного правонарушения. Так, ст. 5.63.1. КоАП РФ предусматривает административную ответственность за нарушение установленных сроков согласования маршрутов тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства или срока выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства, либо необоснованный отказ в согласовании маршрутов тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства, или в выдаче специального разрешения на движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства. Данная процедура регламентирована Порядком выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов [15]. Процедурные аспекты реализации данного нормативного акта регламентированы соответствующим административным регламентом [16].

При анализе отмеченного Порядка отметим, что этот нормативный акт устанавливает выдачу специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов; определяет правила приема, рассмотрения заявлений на получение специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов; оформления и выдачи (отказа в выдаче) указанного специального разрешения, а также порядок уплаты пошлин и иных платежей. При этом в нем упоминаются крупногабаритные грузы, а не крупногабаритные транспортные средства. Как обоснованно отмечают некоторые исследователи, распространение действий разрешительной системы на перевозку грузов повышенной массы, использование на отечественных дорогах тяжеловесных автомобилей вполне обосновано, поскольку преследует цель сохранения дорожного покрытия, недопустимости разрушения мостовых и дамбовых конструкций, железнодорожных переездов. Законодатель здесь исходит из необходимости упорядочения подобных видов перевозок и компенсации перевозчиками причиняемого ущерба. Однако приравнивание таких перевозок к использованию на отечественных дорогах крупногабаритных либо негабаритных транспортных средств не является правильным, поскольку подобные автомобили, обладающие допустимой массой, приносят дорогам не больше вреда, чем остальные грузовые транспортные средства или спецтехника [17, с. 62–63]. Соглашаясь с подобным мнением, укажем, что габариты и вес являются двумя разными характеристиками транспортного средства. Среди отечественных нормативных актов отсутствует специализированный документ, посвященный эксплуатации крупногабаритных транспортных

средств. На наш взгляд, указанная статья (ст. 5.63.1. КоАП РФ) необоснованно совмещает данные понятия [18, с. 123].

Как следует из содержания анализируемой нормы, ее действие направлено на защиту транспортных предприятий, перевозящих тяжеловесные и крупногабаритные грузы, а точнее на недопущение задержек в выдаче соответствующих разрешений, четкое соблюдение сроков их выдачи. Между тем исследуемый Порядок не во всех случаях конкретизирует данные сроки и допускает их вариативность. Так, в п. 7 данного нормативного акта закреплено, что в случае если уполномоченный орган привлекает к приему заявлений и прилагаемых к нему документов подведомственные учреждения (организации), рассмотрение и согласование заявления осуществляется в установленные настоящим Порядком сроки. В связи с этим неясно, какие сроки должен соблюдать уполномоченный орган, самостоятельно принимающий документы и выдающий разрешения. В п. 9 обозначено, что уполномоченный орган (подведомственное учреждение (организация)) в отношении владельца транспортного средства получает информацию о государственной регистрации в качестве индивидуального предпринимателя или юридического лица, зарегистрированных на территории Российской Федерации, с использованием единой системы межведомственного электронного взаимодействия и (или) подключаемых к ней региональных систем межведомственного электронного взаимодействия по межведомственному запросу органа, включая требование данных документов у заявителя. Заявитель вправе представить указанную информацию в уполномоченный орган (подведомственное учреждение (организацию)) по собственной инициативе. При этом не разъясняется, будут ли сокращаться сроки, если заявитель самостоятельно предоставит данную информацию. На наш взгляд, данная норма вообще представляется излишней, поскольку всю данную информацию заявитель излагает в заявлении и по общему правилу несет ответственность за достоверность предоставляемых данных.

В целом же, говоря о проблемах административной ответственности на автомобильном транспорте, нужно, прежде всего, рассматривать источник проблем данной сферы, который приводит к нарушениям требований нормативных актов. Исследователи данной сферы в один голос говорят, что ужесточение административных наказаний, «закручивание гаек» на дорогах не принесло ожидаемых результатов. Количество административных правонарушений продолжает оставаться значительным, даже под угрозой лишения права управления автотранспортным средством на длительный срок водители продолжают нарушать правила

дорожного движения. Безотказно действует следующее правило: чем больше инспекторов ГИБДД будут стоять на автомобильных дорогах, тем больше административных протоколов они будут составлять. В связи с этим необходима широкомасштабная разъяснительная работа, применение стимулирующих мер [19, с. 48]. Полностью соглашаясь с подобным мнением, отметим, что необоснованное введение экономических санкций против нашей страны, удешевление национальной валюты, падение мировых цен на нефть не позволило планомерно реализовать положения Транспортной стратегии на период до 2020 года в части развития автомобильных перевозок, а также проводить в жизнь программы утилизации автомобильного транспорта [20]. Однако исследуемая отрасль имеет достаточные резервы для самостоятельного развития, необходимо только принятие стимулирующего законодательного пакета. Как нам представляется, важно продлить программы утилизации старых автомобилей за счет привлечения долгосрочных инвестиций машиностроительных компаний с одновременной передачей на аутсорсинг перевозок, оказываемых государственными предприятиями и организациями, для которых эта деятельность не является основной.

Подводя итог проведенному исследованию, можно сделать следующие **выводы**:

1. Административная ответственность является превентивным и правонаказующим юридическим инструментом в области автомобильного транспорта и дорожного движения, в значительной степени влияющим на формирование и состояние общественного правопорядка.

2. Критериями дифференциации административных правонарушений на транспорте являются цели перевозок, степень их внутренней организации, периодичности, количественный и качественный состав используемых автотранспортных средств.

3. Отсутствие конкретизации субъектов административно-правовой ответственности за транспортные правонарушения по отдельным статьям КоАП РФ не позволяют привлечь правонарушителей за совершение данных административных проступков.

4. Имеющаяся коллизия отдельных административно-правовых норм не способствует формированию единой правоприменительной практики, допускает необоснованную конкуренцию указанных норм КоАП РФ, развивает административное усмотрение работников контролирующих органов. Проведенный анализ управленческой деятельности также свидетельствует о наличии правовых пробелов, негативно влияющих на достижение необходимого результата.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Абрамов К. А. Административная ответственность на транспорте. М. : Эталон, 2014. С. 87.
2. Братановский С. Н., Остапец О. Г. Правовая организация управления транспортным комплексом Российской Федерации. Монография. Саратов, 2012. С. 154.
3. Медведев А. Государственная поддержка предприятий: как получить деньги из бюджета // Генеральный директор. 2015. № 10. С. 50–61.
4. Уткин Д. В. Административно-правовое регулирование предпринимательской деятельности в России : дисс. ... канд. юрид. наук. М., 2001. С. 66–67.
5. Филлипова Н. А., Крупенский Н. А. Курс лекций по дисциплине: Международные автомобильные перевозки. М. : МАДИ, 2010. С. 104.

6. Братановский С. Н., Братановская М. С. Административное право. Практикум. Москва, 2015. С. 46.
7. Братановский С. Н. Административное право России. Учебное пособие для студентов средних специальных учебных заведений. М., 2003. С. 207. (Сер. Учебник для вузов).
8. Постановление Верховного Суда РФ от 31 марта 2014 года № 67-АД14-2 [Электронный ресурс] / СПС «Гарант». URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70528106/> (дата обращения: 26.08.2016). [Док. опубликован не был].
9. Постановление Арбитражного суда Московского округа от 3 марта 2015 г. № Ф05-2118/15 по делу № А41-58859/2014 [Электронный ресурс] / СПС «Гарант». URL: <http://base.garant.ru/41753848/> (дата обращения: 26.08.16). [Док. опубликован не был].
10. Постановление Верховного Суда РФ от 30 марта 2015 г. № 303АД14-8069 [Электронный ресурс] / СПС «Гарант». URL: <http://base.garant.ru/41753848/> (дата обращения: 26.08.16) [Док. опубликован не был].
11. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. Постатейный научно-практический комментарий / под общ. ред. д-ра юрид. наук, проф. Б. В. Россинского. М. : Библиотечка РГ, 2014 / Доступ из СПС «Гарант» по паролю.
12. Братановский С. Н., Братановская М. С. Государственное управление: сущностные признаки и элементы // Инновационное развитие российской экономики. Материалы конференции. 2014. С. 12–13.
13. Братановская М. С., Галицкая Н. В. Юридическая характеристика целей, задач и способов государственного управления обеспечением безопасности в России // Гражданин и право. 2013. № 7. С. 15–22.
14. Постановление Правительства РФ от 14 февраля 2009 г. № 112 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» // Собрание законодательства РФ. М. : Юрид. лит., 2009. № 9. Ст. 113.
15. Приказ Минтранса РФ от 24 июля 2012 г. № 258 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов» [Электронный ресурс] / СПС «Гарант». URL: <http://base.garant.ru/70242416/> (дата обращения: 26.08.16). [Док. опубликован не был].
16. Приказ Министерства транспорта РФ от 28 марта 2013 г. № 107 «Об утверждении Административного регламента Федерального дорожного агентства предоставления государственной услуги по выдаче специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов, в случае, если маршрут, часть маршрута указанного транспортного средства проходят по автомобильным дорогам федерального значения, участкам таких автомобильных дорог или по территориям двух и более субъектов Российской Федерации или в международном сообщении» [Электронный ресурс] / СПС «Гарант». URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70294520/> (дата обращения: 26.08.16). [Док. опубликован не был].
17. Сочленец М. Б. Сущностные признаки административной ответственности. Саратов : Научная книга, 2015. С. 62–63.
18. Братановский С. Н., Лебедева М. М. Специальные правовые режимы информации : Монография. Саратов, 2012. С. 123.
19. Братановский С. Н., Остапец О. Г. Правовая организация управления транспортным комплексом Российской Федерации : Монография. Саратов, 2012. С. 48.
20. Постановление Правительства РФ от 31 декабря 2009 г. № 1194 «О стимулировании приобретения новых автотранспортных средств взамен вышедших из эксплуатации и сдаваемых на утилизацию, а также по созданию в Российской Федерации системы сбора и утилизации вышедших из эксплуатации автотранспортных средств» // Собрание законодательства РФ. М. : Юрид. лит., 2010. № 3. Ст. 319.

REFERENCES

1. Abramov K. A. The administrative responsibility on transport. M. : Standard, 2014. P. 87.
2. Bratanovsky S. N., Ostapets O. G. Legal organization of management of transport complex of the Russian Federation. Monograph. Saratov, 2012. P. 154.
3. Medvedev A. State support of the entities: how to receive money from the budget // General Director. 2015. No. 10. P. 50–61.
4. Utkin D. V. Administrative legal regulation of business activity in Russia: dissertation of the candidate of law. M., 2001. P. 66–67.
5. Fillippova N. A., Krupensky N. A. A course of lectures: International motor transportations. M. : MADI, 2010. P. 104
6. Bratanovsky S. N., Bratanovskaya M. S. Administrative law. Practical work. M., 2015. P. 46.
7. Bratanovsky S. N. Administrative law of Russia. The education guidance for students of secondary special educational institutions. M., 2003. P. 207. (Series: textbook for higher education institutions).
8. Decree of the RF Supreme Court date March 31, 2014 No. 67-AD14-2 [Electronic resource] / RLS «Garant». URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70528106/> (date of viewing: 26.08.2016). [The document wasn't published].
9. The resolution of Arbitration court of the Moscow district dated March 3, 2015 No. F05-2118/15 for case No. A41-58859/2014 [Electronic resource] / Union of Right Forces «Guaranto». URL: <http://base.garant.ru/41753848/> (date of viewing: 26.08.16). [Doc. it wasn't published].
10. The resolution of the Supreme Court of the Russian Federation dated March 30, 2015 No. 303AD14-8069 [Electronic resource] / RLS «Garant». URL: <http://base.garant.ru/41753848/> (date of viewing: 26.08.16) [Document wasn't published].
11. Russian Federation Code of Administrative Offences. The itemized scientific and practical comment / under a general edition of the doctor of law, prof. B. V. Rossinsky. M. : Library of RG, 2014 / Access from RLS «Garant» using password.
12. Bratanovsky S. N., Bratanovskaya M. S. Public administration: intrinsic signs and elements // Innovative development of the Russian economy. Conference materials. 2014. P. 12–13.
13. Bratanovskaya M. S., Galitskaya N. V. The legal characteristic of the purposes, tasks and methods of public administration of ensuring safety in Russia // Citizen and law. 2013. No. 7. P. 15–22.

14. The order of the RF Government dated February 14, 2009 No. 112 «On approval of rules of transportations of passengers and baggage by road transport and the urban land electric transport» // Collection of the RF legislation. M. : Legal literature, 2009. No. 9. Art. 113.

15. The order of the RF Ministry of Transport dated July 24, 2012 No. 258 «On approval of the Procedure of issuing special permit for movement by highways of the vehicle transporting heavy and (or) bulky cargoes» [Electronic resource] / Union of Right Forces «Guarantor». URL: <http://base.garant.ru/70242416/> (date of viewing: 26.08.16). [Document wasn't published].

16. The order of the Ministry of transport of the Russian Federation of March 28, 2013 No. 107 «About approval of Administrative regulations of Federal Highway Agency of provision of the state service in issue of special permission to movement on highways of the vehicle transporting heavy and (or) bulky cargoes if a route, a part of a route of the specified vehicle pass on highways of federal importance, sections of such highways or on the territories of two and more subjects of the Russian Federation or in the international message» [Electronic resource] / RLS «Garant». URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70294520/> (date of viewing: 26.08.16). [Doc. it wasn't published].

17. Sochlenets M. B. Intrinsic signs of the administrative responsibility. Saratov : Scientific book, 2015. P. 62–63.

18. Bratanovsky S. N., Lebedeva M. M. Special legal regimes of information : Monograph. Saratov, 2012. P. 123.

19. Bratanovsky S. N., Ostapets O. G. Legal organization of management of transport complex of the Russian Federation. Monograph. Saratov, 2012. P. 48.

20. The order of the Government of the Russian Federation of December 31, 2009 No. 1194 «On stimulation of acquisition of new vehicles instead of the out of service ones and handed over for disposal, as well as on establishing of the system of collection and disposal of the out of service vehicles» // Collection of the RF legislation. M. : Legal literature, 2010. No. 3. Art. 319.

Как цитировать статью: Братановский С. Н., Лисицкая А. В. Административная ответственность в области автомобильного транспорта и дорожного движения // Бизнес. Образование. Право. Вестник Волгоградского института бизнеса. 2016. № 4 (37). С. 195–201.

For citation: Bratanovsky S. N., Lisitskaya A. V. The administrative responsibility in the field of the road transport and traffic // Business. Education. Law. Bulletin of Volgograd Business Institute. 2016. No. 4 (37). P. 195–201.

УДК 342.9

ББК 67.401.061.1

Bratanovsky Sergey Nikolaevich,

doctor of law, professor,
professor of the Department of Administrative and Financial Law,
Plekhanov Russian University
of Economics,
Moscow,
e-mail: bratfoot@mail.ru

Братановский Сергей Николаевич,

д-р юрид. наук, профессор,
профессор кафедры административного и финансового права
Российского экономического университета
им. Г. В. Плеханова,
г. Москва,
e-mail: bratfoot@mail.ru

Lisitsky Anna Vasilyevna,

senior teacher
of the department of the administrative law and customs affairs
of the Volgograd branch of the Moscow
Financial and Legal Academy,
Volgograd,
e-mail: bratfoot@mail.ru

Лисицкая Анна Васильевна,

старший преподаватель
кафедры административного права и таможенного дела
Волгоградского филиала Московской
Финансово-Юридической Академии,
г. Волгоград,
e-mail: bratfoot@mail.ru

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЬ И НАДЗОР В СФЕРЕ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

THE STATE CONTROL AND SUPERVISION IN THE FIELD OF MOTOR TRANSPORT

12.00.14 – Административное право; административный процесс

12.00.14 – Administrative law; administrative procedure

В статье рассматривается ряд вопросов, касающихся особенностей осуществления контроля и надзора в сфере автомобильного транспорта, а также современного состояния и динамики развития правового регулирования и научных разработок в этой области. Особое внимание в работе уделено сравнительно-правовому анализу понятий «контроль» и «надзор» и проявлению их особенностей в области автомобильного транспорта. Установлено, что конкуренция федерального и регионального законодательства по вопросам

контрольно-надзорной деятельности в области автомобильного транспорта не позволяет определить четкую стратегическую линию соблюдения законности и выявления нарушений на автомобильном транспорте. Высказаны аргументированные суждения о способах ее преодоления.

The article examines the number of questions concerning the features of control and supervision of the motor transport, as well as the current state and dynamics of development