

Дата поступления рукописи в редакцию: 11.06.2026 г.

DOI: 10.24412/2224-9133-2026-6-400-403

Дата принятия рукописи в печать: 20.07.2026 г.

НОСАЧЕВ Владимир Валерьевич,
Аспирант 2-го года обучения ЧОУ ВО СПбУТДиУ,
e-mail: mail@law-books.ru

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЙ СТАТУС СУБЪЕКТОВ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация. Безопасность дорожного движения остается критической социально-правовой проблемой российского государства. По данным ГИБДД МВД России, в 2023 году на территории страны зарегистрировано свыше 133 тысяч дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло более 14 тысяч человек. Административно-правовое регулирование в этой сфере выступает основным инструментом государственного воздействия на участников дорожного движения, формируя систему правовых ограничений и санкций за противоправное поведение.

Ключевые слова: дорожное движение; ГИБДД; правонарушения; государство; субъекты; ответственность.

NOSACHEV V.V.,
Post-graduate student
of the 2nd year of study at the SPbUMTE

THE ADMINISTRATIVE AND LEGAL STATUS OF SUBJECTS OF ROAD SAFETY IN THE RUSSIAN FEDERATION

Annotation. Road safety remains a critical socio-legal problem of the Russian state. According to the traffic police of the Ministry of Internal Affairs of Russia, in 2023, more than 133 thousand road accidents were registered in the country, in which more than 14 thousand people died. Administrative and legal regulation in this area is the main instrument of state influence on road users, forming a system of legal restrictions and sanctions for illegal behavior.

Key words: traffic; traffic police; offenses; state; subjects; responsibility.

Актуальность темы обусловлена несколькими факторами. Во-первых, высокий уровень аварийности требует постоянного совершенствования правовых механизмов превенции и пресечения правонарушений. Во-вторых, массовое внедрение автоматических технических средств фиксации нарушений поставило перед правоприменителями новые процессуальные и материально-правовые вопросы, не имеющие однозначного решения в судебной практике. В-третьих, реформирование административного законодательства, начатое с принятием Федерального закона № 195-ФЗ от 30.12.2001, создало необходимость научного осмысления эффективности применяемых санкций и предупредительных мер.

Правовой статус ГИБДД определяется совокупностью нормативных актов различного

уровня. Прежде всего это Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции», статья 12 которого закрепляет обязанности полиции по обеспечению безопасности дорожного движения. Полномочия конкретизированы в Положении о Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России, утвержденном Указом Президента РФ от 21.12.2019 № 635.

Компетенция ГИБДД включает как контрольно-надзорные, так и разрешительные функции. В рамках контрольно-надзорной деятельности сотрудники инспекции выявляют правонарушения участников дорожного движения, составляют протоколы об административных правонарушениях, применяют меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях. К разрешительным функциям относятся регистрация транспортных средств,

выдача водительских удостоверений, согласование маршрутов движения транспортных средств, перевозящих опасные или крупногабаритные грузы.

Бахрах Д.Н. обоснованно отмечал, что правовой статус органа исполнительной власти не исчерпывается совокупностью компетенционных норм – он включает также организационные характеристики и подотчетность [1]. ГИБДД подчиняется Министерству внутренних дел РФ, что обуславливает единство командования и методического руководства на всех уровнях системы МВД. Структурно инспекция включает центральный аппарат, территориальные органы на уровне субъектов Федерации и подразделения в городах и районах.

Другим субъектом, участвующим в обеспечении безопасности дорожного движения, выступают дорожные службы – организации, осуществляющие содержание и ремонт автомобильных дорог. Их правовой статус регулируется Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации».

Впрочем, дорожные службы не обладают властными полномочиями по выявлению и пресечению правонарушений. Их роль в обеспечении безопасности носит превентивный характер: поддержание дорожного покрытия в надлежащем состоянии, установка и обслуживание дорожных знаков, нанесение разметки.

Существенные полномочия принадлежат транспортным инспекциям – органам, осуществляющим государственный надзор за соблюдением требований безопасности при эксплуатации транспортных средств юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями. С 2018 года эти функции возложены на Федеральную службу по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор), действующую на основании Положения, утвержденного постановлением Правительства РФ от 30.07.2004 № 398.

Кикоть В.Я. справедливо подчеркивал многоуровневый характер системы обеспечения безопасности дорожного движения [2]. На муниципальном уровне соответствующие функции выполняют органы местного самоуправления, утверждающие схемы организации дорожного движения на подведомственной территории и принимающие решения об ограничении или прекращении движения на отдельных участках дорог. Региональные власти обеспечивают координацию деятельности всех субъектов системы и реализуют целевые программы повышения безопасности дорожного движения.

Разграничение подведомственности между ГИБДД и судами установлено статьями 23.1 и 23.3 КоАП РФ. По общему правилу, дела об адми-

нистративных правонарушениях, влекущих назначение наказания в виде лишения специального права, административного ареста или обязательных работ, рассматриваются судьями. Остальные составы – в компетенции органов внутренних дел.

Административное наказание выступает установленной государством мерой ответственности за совершение административного правонарушения. Согласно статье 3.1 КоАП РФ, наказание применяется в целях предупреждения совершения новых правонарушений как самим правонарушителем, так и другими лицами. Глава 12 КоАП РФ предусматривает специальные составы, связанные с нарушениями правил дорожного движения, – их насчитывается более пятидесяти.

Система наказаний, применяемых за правонарушения в области дорожного движения, включает пять видов:

- предупреждение;
- административный штраф;
- лишение специального права управления транспортным средством;
- административный арест;
- обязательные работы.

Предупреждение представляет собой официальное порицание физического или юридического лица, выносимое в письменной форме. Применение этой меры ограничено статьей 3.4 КоАП РФ, устанавливающей, что предупреждение назначается за впервые совершенные малозначительные правонарушения при отсутствии причинения вреда или возникновения угрозы причинения вреда. Фактически предупреждение в дорожно-транспортной сфере выносятся крайне редко – большинство составов главы 12 предусматривают только штраф или более строгие санкции.

Административный штраф – наиболее распространенный вид наказания. Он представляет собой денежное взыскание, выражаемое в рублях. Размер штрафов за нарушения правил дорожного движения варьируется от пяти сот до пятидесяти тысяч рублей для физических лиц и до пяти сот тысяч рублей для юридических лиц. К примеру, управление незарегистрированным транспортным средством влечет наложение штрафа в размере от пяти сот до восьмисот рублей (часть 1 статьи 12.1 КоАП РФ), тогда как повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения – штраф в размере трех сот тысяч рублей либо лишение права управления на срок до трех лет (часть 3 статьи 12.8 КоАП РФ).

Лишение права управления транспортным средством назначается судьей на срок от одного месяца до трех лет. Эта мера применяется за гру-

бые и повторные нарушения. По мнению Росинского Б.В., лишение специального права – одна из наиболее строгих административных санкций, поскольку она затрагивает конституционное право на свободу передвижения и нередко влияет на профессиональную деятельность правонарушителя [3].

Исполнение постановления о лишении права управления осуществляется путем изъятия водительского удостоверения и передачи его на хранение в подразделение ГИБДД. Срок лишения исчисляется со дня вступления постановления в законную силу и сдачи водителем удостоверения.

Административный арест и обязательные работы за правонарушения в области дорожного движения применяются в исключительных случаях. Арест, состоящий в содержании нарушителя в условиях изоляции, назначается судьей на срок до пятнадцати суток. Он предусмотрен частью 3 статьи 12.8 КоАП РФ за повторное управление транспортным средством в состоянии опьянения (альтернативно штрафу и лишению права управления). Обязательные работы, введенные Федеральным законом от 08.06.2012 № 65-ФЗ, предполагают выполнение физическим лицом бесплатных общественно полезных работ в свободное от основной работы или учебы время. Их продолжительность не может превышать ста двадцати часов. Обязательные работы также альтернативно предусмотрены за повторное управление в состоянии опьянения.

Система административных наказаний за правонарушения в области дорожного движения включает пять видов: предупреждение, штраф, лишение специального права, арест и обязательные работы. Штраф является наиболее распространенной санкцией, тогда как лишение права управления применяется за грубые и повторные нарушения. Законодатель последовательно усиливает ответственность, что отражает государственную политику приоритета безопасности дорожного движения.

Меры административного предупреждения и пресечения играют не менее значимую роль, чем санкции. Данные меры направлены на недопущение противоправного поведения или его пресечение. Регламентация на законодательном уровне требует соотношения между необходимостью государственного принуждения и защитой прав граждан.

В настоящее время автоматическая фиксация правонарушений в сфере дорожного движения стала одним из ключевых инструментов государственного контроля. На данный момент в стране действует более 15 тысяч комплексов фото и видео фиксации, что позволило существенно повысить выявляемость правонарушений в данной области.

Правовая основа использования технических средств закреплена в статье 26.8 КоАП РФ, определяющей, что технические средства допускаются в качестве доказательств, если они соответствуют установленным требованиям и прошли сертификацию. Постановление Правительства РФ от 01.03.2008 № 132 утверждает Правила установки и использования специальных технических средств, работающих в автоматическом режиме. Однако практика применения этих норм выявила множество противоречий.

Первая проблема касается идентификации правонарушителя. При автоматической фиксации камера регистрирует государственный регистрационный знак транспортного средства, а постановление о привлечении к административной ответственности выносится в отношении собственника транспортного средства. Часть 2 статьи 2.6.1 КоАП РФ устанавливает презумпцию вины собственника: он считается лицом, совершившим правонарушение, если не докажет, что в момент фиксации транспортным средством управляло иное лицо.

Механизм опровержения презумпции не определен. Собственник обязан представить документы, подтверждающие передачу транспортного средства в пользование другому лицу – договор аренды, доверенность, акт приема-передачи. Однако во многих случаях передача происходит устно либо документы утрачены. Кроме того, передача транспортного средства, к примеру, члену семьи редко оформляется письменно. Возникает ситуация, когда собственник несет ответственность за деяние, совершенное иным лицом, что противоречит принципу личной ответственности, закрепленному статьей 1.5 КоАП РФ.

Вторая проблема связана с техническими ошибками средств фиксации. Комплексы автоматической фиксации работают на основе радарных или лазерных датчиков, а также систем видеонаблюдения. Радарные датчики определяют скорость транспортного средства по принципу эффекта Доплера – измерения сдвига частоты отраженного сигнала. Однако в условиях плотного транспортного потока возможны ошибки: радар фиксирует скорость соседнего транспортного средства, а государственный регистрационный знак считывается с другого автомобиля. Производители указывают погрешность измерения в пределах 2–5 км/ч, но реальная точность зависит от множества факторов – погодных условий, настройки оборудования, наличия электромагнитных помех.

Третья проблема – непрозрачность процедуры обработки данных, полученных техническими средствами. После фиксации нарушения информация передается в центр автоматизированной фиксации административных правонаруше-

шений, где операторы верифицируют данные, идентифицируют государственный регистрационный знак и формируют электронный материал для вынесения постановления.

При этом, несмотря на всю эффективность, автоматическая фиксация создала правовые проблемы: технические ошибки фиксации, отсутствие прозрачных механизмов снижают уровень доверия граждан к данной системе.

Список литературы:

[1] Бахрах Д.Н. Административное право России. М.: Эксмо, 2018. С. 142.

[2] Кикоть В.Я. Организационно-правовые проблемы обеспечения безопасности дорожного движения. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2017. С. 89.

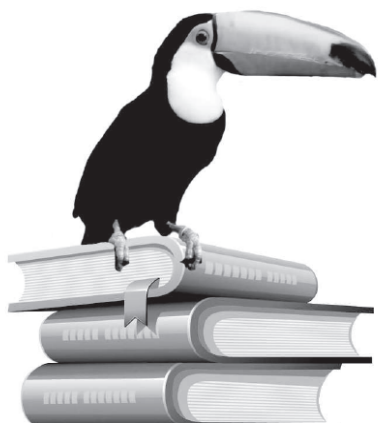
[3] Росинский Б.В. Административная ответственность: курс лекций. М.: Норма, 2019. С. 224.

References:

[1] Bakhrakh D.N. Administrative Law of Russia. M.: Eksmo, 2018. S. 142.

[2] Kikot V.Ya. Organizational and legal problems of road safety. M.: UNITY-DANA, 2017. S. 89.

[3] Rosinsky B.V. Administrative responsibility: course of lectures. M.: Norma, 2019. S. 224.



ЮРКОМПАНИ

www.law-books.ru

Юридическое издательство

«ЮРКОМПАНИ»

Издание учебников,
учебных и методических
пособий, монографий,
научных статей.

Профессионально.

В максимально
короткие сроки.

Размещаем
в РИНЦ, E-Library.