

Татьяна Валерьевна Телятицкая¹, Сергей Алексеевич Высоцкий²

¹канд. юрид. наук, доц., проф. каф. международного экономического права

Белорусского государственного экономического университета

²канд. юрид. наук, зам. зав. каф. теории государства и права и государственного права

Санкт-Петербургской юридической академии

Tatyana Telyatitskaya¹, Sergey Vysotsky²

¹Candidate of Legal, Associate Professor, Professor of the Department of International Economic Law of Belarusian State Economic University

²Candidate of Legal, Deputy Head of the Department of Theory of State and Law and Public Law of Saint-Petersburg Law Academy

e-mail: ¹tvt@tut.by; ²77sei@mail.ru

ЭФФЕКТИВНОСТЬ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В БЕЛАРУСИ И РОССИИ

Приводится сравнительный анализ эффективности административной ответственности в сфере безопасности дорожного движения в Республике Беларусь и Российской Федерации на основе модели «результат – издержки». Оценка проводится по показателям повторности правонарушений, устойчивости постановлений, собираемости штрафов и профилактического эффекта при учете правовых, организационных и финансовых издержек. Рассматриваются составы правонарушений за управление без права управления, управление в состоянии опьянения, использование подложных и видоизмененных регистрационных знаков и незаконных специальных сигналов, а также применение автоматической фиксации. Показано, что белорусская модель более компактна и жестка по приоритетным составам, тогда как российская система более дифференцирована, но сопряжена с большими издержками и усложнением процедур обжалования. Предложены направления уточнения регламентации и мониторинга эффективности.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, административная ответственность, модель «результат – издержки», автоматическая фиксация административных правонарушений, лица, не имеющие права управления транспортными средствами, незаконные специальные сигналы, повторность административных правонарушений.

Effectiveness of Administrative Liability in the Field of Road Traffic Safety in Belarus and Russia

The article provides a comparative analysis of the effectiveness of administrative liability in the field of road traffic safety in the Republic of Belarus and the Russian Federation based on the «results – costs» model. The assessment is carried out using indicators of repeat offending, the stability of administrative decisions, the collection rate of fines, and the preventive effect, taking into account legal, organizational, and financial costs. The study examines offences related to driving without the right to drive, driving under the influence, the use of counterfeit or altered registration plates and unlawful special signals, as well as the use of automated enforcement. It is shown that the Belarusian model is more compact and stricter with regard to priority offences, whereas the Russian system is more differentiated but involves higher costs and more complex appeal procedures. The article proposes directions for refining regulation and monitoring effectiveness.

Key words: road traffic safety, administrative liability, «result – cost model», automatic recording of administrative offences, persons without the right to drive motor vehicles, unlawful special signals, repeat administrative offences.

Введение

Безопасность дорожного движения для любой страны остается одной из ключевых сфер публичной политики. Число транспортных средств и интенсивность дорожного движения устойчиво растут, усиливая нагрузку на инфраструктуру и систему государственного управления. При этом дорожно-

транспортные происшествия прямо конвертируются в человеческие и экономические потери, оказывают влияние на демографические показатели, на расходы систем здравоохранения и социального обеспечения, на доверие к государственным институтам. По данным официальной статистики и Гос-

автоинспекции, в 2023–2024 гг. в Республике Беларусь ежегодно регистрировалось порядка 3,1–3,5 тыс. дорожно-транспортных происшествий, при этом динамика основных показателей остается противоречивой: если в 2023 г. было зафиксировано 3173 ДТП, в которых погибли 436 и были ранены 3417 человек, то в 2024 г. общее количество аварий выросло до 3453 (+8,8 %), а число погибших сократилось до 434 (–0,5 %) [1]. В Российской Федерации в 2024 г. зарегистрировано около 132 тыс. ДТП, что на 0,3 % меньше, чем годом ранее; в этих происшествиях погибло 14,4 тыс. человек (–0,7 %) и 164,7 тыс. человек получили ранения [2].

В этих условиях административная ответственность остается ключевым инструментом обеспечения безопасности дорожного движения, дополняя уголовно-правовые средства и технические меры. Федеральный закон Российской Федерации от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и Закон Республики Беларусь от 05.01.2008 № 313-З «О дорожном движении» формируют контуры государственной политики, в которой административная ответственность рассматривается как основное средство профилактики и реагирования на массовые правонарушения невысокой и средней степени общественной опасности.

Актуальность темы усиливается расширением автоматизированных систем контроля и фиксации нарушений. В России это закреплено, прежде всего, в ст. 2.6.1 и ч. 3 ст. 28.6 КоАП РФ, в Беларуси – в ст. 4.8 КоАП Республики Беларусь, предусматривающих особый порядок привлечения к административной ответственности по материалам, сформированным работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами.

Автоматизация контроля, с одной стороны, уменьшает влияние человеческого фактора, повышает неизбежность ответственности и формирует устойчивую дисциплинарную практику, с другой – стимулирует поиск способов обхода, включая использование подложных или измененных государственных регистрационных знаков, незаконные специальные световые и звуковые сигналы, а также эксплуатацию транспортных средств лицами, сознательно игнорирующими установленный порядок до-

пуска к управлению. Российская научная литература фиксирует эти проблемы и подчеркивает, что именно в зоне массовых нарушений (превышение скорости, «бесправие», незаконное переоборудование транспортных средств) находится значительная часть резервов повышения эффективности административной ответственности [3, с. 120].

Для белорусской доктрины также характерен поиск баланса между ужесточением санкций, прежде всего за управление в состоянии опьянения и систематическое управление без прав, и обеспечением процессуальных гарантий лиц, привлекаемых к ответственности, а также защитой интересов потерпевших [4; 5].

Особую значимость имеет сравнительно-правовой анализ подходов Беларуси и России к построению системы составов правонарушений и санкций, к регулированию повторности, дифференциации ответственности за управление транспортными средствами лицами, не имеющими права управления, противодействию обходу автоматизированного контроля, сочетанию штрафов, лишения права управления, административного ареста и иных мер. Обе страны принадлежат к одной правовой традиции, имеют сопоставимые технические и организационные возможности, но по-разному решают вопросы правового закрепления и практической реализации модели «результат – издержки» применительно к административной ответственности в сфере безопасности дорожного движения [6, с. 74; 7, с. 177].

Основная часть

Современные работы по теории административного принуждения предлагают учитывать эффективность административной ответственности через совокупность показателей, выходящих за рамки формальной строгости санкции.

В качестве результата, подлежащего оценке, предлагается рассматривать не столько «арифметику привлечений», сколько устойчивое снижение повторности правонарушений на определенном горизонте наблюдения, стабильность постановлений в вышестоящих инстанциях, реальную собираемость штрафов, а также профилактический и воспитательный эффект [8, с. 283].

Концепция «результат – издержки» в применении к административной ответственности в дорожной сфере предполагает, что результат измеряется через:

1) снижение числа ДТП и тяжелых последствий по ключевым видам нарушений (скоростной режим, управление в состоянии опьянения, управление без права управления, грубые нарушения правил маневрирования);

2) снижение повторности по соответствующим составам;

3) устойчивость постановлений, отсутствие массовой отмены решений по процессуальным основаниям;

4) высокий уровень фактического исполнения назначенных взысканий.

Издержки включают правовые (ограничение прав лица, привлекаемого к ответственности), организационные (нагрузка на органы внутренних дел, суды, службы исполнения) и финансовые (расходы на автоматизированные комплексы, обработку данных, сопровождение производства).

Эффективность санкций в дорожной сфере не может оцениваться исключительно через жесткость штрафов и срок лишения права управления. Чрезмерное ужесточение санкции при сохранении пробелов в процессуальном регулировании и слабой доказательственной базе увеличивает риск произвольного применения, падения доверия к правоприменителю, роста числа обжалований и отмен постановлений [9, с. 29; 10].

В литературе выдвигается сходная идея: результативной может считаться только такая модель ответственности, которая обеспечивает предсказуемость и неизбежность реагирования при приемлемой для общества цене в виде затрат на систему контроля и надзора, а также при сохранении процессуальных гарантий [11, с. 64; 12]. Она задает методологическую рамку для последующего анализа различных моделей административной ответственности в рассматриваемой сфере.

Прежде всего, целесообразно обратиться к белорусской модели регулирования. Правовые и организационные основы обеспечения безопасности дорожного движения в Беларуси закреплены в Законе Республики Беларусь от 05.01.2008 № 313-З «О дорожном движении», Правилах дорож-

ного движения (утверждены Указом Президента Республики Беларусь от 28.11.2005 № 551), а также в гл. 18 КоАП Республики Беларусь «Административные правонарушения против безопасности движения и эксплуатации транспорта» и соответствующих нормах Уголовного кодекса Республики Беларусь.

Особое место в структуре КоАП занимает ст. 18.14, устанавливающая ответственность за управление транспортным средством лицом, не имеющим права управления, а равно за передачу управления такому лицу. Часть первая данной статьи предусматривает штраф в размере от пяти до двадцати базовых величин, в то время как повторное совершение указанного правонарушения в течение года (ч. 2) влечет штраф в размере от 20 до 50 базовых величин и возможность назначения общественных работ или административного ареста, что отражает установку законодателя на жесткое реагирование на систематическое «бесправие».

Статья 18.15 КоАП Республики Беларусь регламентирует ответственность за управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, передачу управления транспортным средством такому лицу, а также отказ от прохождения проверки (освидетельствования). Законодатель дифференцировал состав по степени опьянения, установив минимальный штраф в размере 100 базовых величин с обязательным лишением права заниматься деятельностью по управлению транспортными средствами сроком на 3 года и более строгие последствия при высокой степени опьянения либо употреблении наркотических средств. Важно, что лишение права заниматься деятельностью, связанной с управлением транспортными средствами, применяется судами и к лицам, фактически не имеющим водительского удостоверения, что блокирует возможность легализации их водительского статуса в течение установленного срока и усиливает превентивный эффект санкций.

Аналогичное усиление ответственности прослеживается и в уголовном законодательстве. Уголовный кодекс Республики Беларусь предусматривает квалифицированный состав за грубые нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспорта, повлекшие тяжкие последствия (чч. 2–5 ст. 317 УК Республики Беларусь),

ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, ранее подвергнутым административному взысканию за аналогичное правонарушение (ст. 317-1 УК Республики Беларусь), а также за управление транспортным средством лицом, не имеющим права управления, если это деяние совершено неоднократно (ст. 317-2 УК Республики Беларусь).

В отношении лиц, не имеющих права управления, белорусский законодатель избрал модель, при которой прогрессирующее ужесточение административных санкций сочетается с возможностью квалификации опасных проявлений как преступлений при наличии тяжких последствий либо устойчивой систематичности. Практика показывает, что значительная доля дел о ДТП с тяжкими последствиями связана с управлением в состоянии опьянения и управлением без прав, что подтверждает тезис о высокой криминальной значимости этих категорий правонарушений [13].

Важным элементом белорусской модели является автоматическая фиксация административных правонарушений в сфере безопасности движения и эксплуатации транспорта. Статья 4.8 КоАП Республики Беларусь устанавливает, что в случае фиксации административного правонарушения против безопасности движения и эксплуатации транспорта работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, административной ответственности подлежит собственник (владелец) транспортного средства, если не предусмотрено иное (например, в момент фиксации административного правонарушения соответствующее транспортное средство находилось во владении или в пользовании другого лица).

Для сопоставления подходов представляется необходимым обратиться к российскому регулированию административной ответственности в сфере безопасности дорожного движения.

Глава 12 КоАП РФ содержит развернутую систему составов, дифференцированных по предмету посягательства, степени опасности, наличию последствий, статусу субъекта и форме вины. Особое значение для настоящего исследования имеют ст. 12.7

(управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления), ст. 12.8 (управление в состоянии опьянения), ст. 12.2 (управление с нарушением правил установки государственных регистрационных знаков) и ст. 12.5 (нарушения, связанные с незаконными специальными световыми и звуковыми сигналами), а также ст. 2.6.1, закрепляющая ответственность собственников (владельцев) транспортных средств при автоматической фиксации правонарушений.

Статья 12.7 КоАП РФ устанавливает ответственность за управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления (ч. 1), за управление лицом, лишенным такого права (ч. 2), а также за передачу управления лицу, не имеющему права управления (ч. 3). В санкциях сочетаются штраф, обязательные работы и административный арест. В российской практике именно сочетание частей 2 и 3 ст. 12.7 с уголовной ответственностью по ст. 264.1 ч. 1 УК РФ образует важный блок реагирования на устойчиво опасное поведение. Уголовная ответственность по ст. 264.1 ч. 1 УК РФ наступает, если лицо управляет транспортным средством в состоянии опьянения после привлечения к административной ответственности за управление в состоянии опьянения либо за невыполнение законного требования о прохождении медицинского освидетельствования по ст. 12.8 или ст. 12.26 КоАП РФ и в течение одного года со дня окончания исполнения соответствующего постановления считается подвергнутым административному наказанию в соответствии со ст. 4.6 КоАП РФ, а также при наличии судимости по ч. 2, 4, 6 ст. 264 или ст. 264.1 УК РФ.

Особое внимание в российской доктрине уделяется стст. 12.2 и 12.5 КоАП РФ, направленным на борьбу с подложными государственными регистрационными знаками, видоизменением регистрационных знаков, их сокрытием, а также с незаконной установкой и использованием специальных световых и звуковых сигналов, предназначенных для оперативных транспортных средств. Дифференциация составов позволяет реагировать как на непосредственное использование подложных знаков при участии в дорожном движении, так и на действия, создающие условия для обхода автоматической

фиксации (установка устройств, затрудняющих идентификацию номера, намеренное загрязнение, изменение формы или цвета символов) [3, с. 121].

Принципиальное значение для российской модели имеет ст. 2.6.1 КоАП РФ, устанавливающая ответственность собственника транспортного средства за административные правонарушения в области дорожного движения, зафиксированные работающими в автоматическом режиме специальными техническими средствами, обладающими функциями фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи. Сочетание этой нормы с ч. 3 ст. 28.6 КоАП РФ, допускающей вынесение постановления по делу в автоматическом режиме без составления протокола, сформировало массовый сегмент «штрафовписем», определяющий структуру административной нагрузки на участников дорожного движения.

Одновременно в России развивается комплекс ведомственных и стратегических документов, ориентированных на повышение эффективности административных мер в системе обеспечения дорожной безопасности, прежде всего Стратегия повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 г. и на перспективу до 2036 г., утвержденная Указом Президента РФ от 14.11.2025 № 841, являющаяся документом стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности и подчеркивающая необходимость достижения национальных целей развития Российской Федерации.

Применение модели «результат – издержки» к белорусской и российской системам административной ответственности позволяет увидеть их общую направленность на приоритетное воздействие на три группы правонарушений: управление транспортными средствами лицами, не имеющими права управления; управление в состоянии опьянения; использование подложных или видоизмененных регистрационных знаков и незаконных специальных сигналов как способ обхода автоматизированного контроля.

С точки зрения нормативной конструкции в части ответственности за управление без права управления белорусская модель выглядит более концентрированной.

Вся проблематика «бесправия» сосредоточена в ст. 18.14 КоАП Республики Беларусь с достаточно жесткими санкциями и выделением повторности в течение одного года как квалифицирующего признака. Российская модель, напротив, дифференцирует управление без права и управление лицом, лишенным права, а также передачу управления, закрепляя их в разных частях ст. 12.7 КоАП РФ, что позволяет более детально учитывать статус субъекта и характер допущенного нарушения, но делает систему менее компактной.

С позиции эффективности по критерию «результат» в части борьбы с систематическим управлением без прав управления белорусский подход жесткого административного реагирования, сопровождаемый активной профилактической работой Госавтоинспекции, демонстрирует заметное снижение доли «бесправников» в структуре ДТП с тяжкими последствиями. В России, несмотря на серьезные санкции по ст. 12.7 КоАП РФ и наличие уголовной ответственности по ст. 264.1 ч. 1 УК РФ за повторное управление в состоянии опьянения, проблема устойчивых нарушителей сохраняется.

В части противодействия использованию подложных регистрационных знаков и незаконных специальных сигналов российское законодательство выглядит более детализированным. Наличие самостоятельных составов за изготовление и установку подложных регистрационных знаков, управление транспортным средством с такими знаками, незаконную установку и использование специальных световых и звуковых сигналов создает более плотное «правовое сито», перекрывающее различные способы обхода автоматической фиксации. В белорусском КоАП соответствующие нарушения охватываются более общими нормами о нарушении правил регистрации, эксплуатации, использовании транспортных средств и регистрационных знаков, что в ряде случаев приводит к квалификации, не в полной мере отражающей реальный масштаб общественной опасности обхода автоматизированных систем контроля.

Оценка по критерию «издержки» показывает, что более детализированная российская модель сопряжена с большими за-

тратами на правоприменение. Для корректной квалификации требуется более тонкое установление фактических обстоятельств (какая именно манипуляция с регистрационным знаком была проведена, каковы признаки подложности, какова цель использования специального сигнала), повышая требования к подготовке сотрудников ГИБДД и качеству доказательственной базы. В Беларуси более компактная система составов снижает вариативность квалификаций и, соответственно, риск судебных ошибок, но одновременно может оставлять «серые зоны», где обход автоматизированного контроля не получает адекватной правовой оценки.

Автоматическая фиксация и вынесение «постановления в автоматическом режиме» по-разному встроены в белорусскую и российскую системы. В России доминирует модель, при которой значительная часть дел о нарушениях скоростного режима и правил проезда перекрестков рассматривается без непосредственного участия должностного лица, а постановления выносятся на основе данных автоматических комплексов в порядке ч. 3 ст. 28.6 КоАП РФ. Это резко снижает издержки на стадию возбуждения дела и вынесения постановления, повышает неизбежность ответственности, но одновременно создает нагрузку на систему обжалования и требует высоких стандартов технической надежности средств фиксации и защищенности информационных систем.

В Беларуси (хотя автоматическая фиксация также широко используется) законодательный акцент смещен на сочетание автоматического определения события правонарушения с последующей процессуальной обработкой материалов уполномоченными должностными лицами. Это повышает издержки в части затрат трудовых ресурсов, но позволяет лучше учитывать индивидуальные обстоятельства, вовремя выявлять технические ошибки и обеспечивать более гибкий подход к освобождению от ответственности собственника при наличии доказательств, подтверждающих управление транспортным средством другим лицом. При дальнейшем развитии цифровых сервисов и переходе к полноценному электронному документообороту эти издержки могут быть частично компенсированы.

С точки зрения устойчивости постановлений и уровня доверия к автоматизированным решениям в обеих странах сохраняется необходимость дальнейшего совершенствования механизмов обжалования. В российской доктрине обращается внимание на значительный процент жалоб, связанных с неправильной идентификацией транспортного средства или лица, подлежащего ответственности, а также с техническими сбоями, что снижает общий профилактический эффект и требует корректировки как нормативной базы, так и ведомственных регламентов [14, с. 71].

В Беларуси проблематика обжалования «штрафов по почте» также обсуждается в научной и практической литературе, но из-за более ограниченного масштаба автоматизации и централизованной правовой системы риски фрагментации практики несколько ниже [6, с. 76].

Общие и различающиеся элементы в части сочетания административной и уголовной ответственности также позволяют говорить о различиях в стратегиях воздействия на устойчиво опасных нарушителей. В России более явно выражен переход от административной ответственности к уголовной по линии повторного управления в состоянии опьянения (ст. 264.1 УК РФ), тогда как в Беларуси акцент смещен на ужесточение административных санкций и использование уголовного закона прежде всего при наличии тяжких последствий.

С точки зрения модели «результат – издержки» российский подход обеспечивает высокую степень карательного воздействия в отношении узкой группы лиц, но связан с повышенными издержками уголовного судопроизводства; белорусский – ориентирован на широкий массив нарушителей и усиление административного блока, что удешевляет процедуру, но ограничивает возможности индивидуализации наказания на уровне уголовного правосудия.

Сравнительный анализ белорусской и российской моделей административной ответственности в сфере безопасности дорожного движения показывает, что обе правовые системы находятся в стадии активного поиска оптимального баланса между жесткостью санкций, масштабом автоматизации контроля и сохранением процессуальных гарантий.

Беларусь демонстрирует более компактную и жестко ориентированную на приоритетные составы модель ответственности. Упор сделан на управление без прав управления, управление в состоянии опьянения, повторность нарушений, а также на широкое применение автоматической фиксации при возложении ответственности на собственника транспортного средства. Такая модель обеспечивает высокую предсказуемость санкций, сравнительно невысокие организационные издержки и позитивную динамику по ключевым индикаторам смертности и травматизма, но требует дальнейшей детализации норм, направленных на противодействие обходу автоматизированного контроля, прежде всего в части использования подложных или видоизмененных регистрационных знаков и незаконных специальных сигналов.

Российская Федерация выстроила более дифференцированную систему составов и санкций, особенно в части борьбы с подложными регистрационными знаками и незаконными специальными сигналами, а также повторным управлением в состоянии опьянения. Это создает более тонкий инструментарий для индивидуализации ответственности и перекрытия сложных схем уклонения от фиксации, но повышает сложность правоприменения и издержки как для государственных органов, так и для участников дорожного движения. Масштабная автоматизация процесса вынесения постановлений в автоматическом режиме снижает удельные затраты на единицу производства по делу, но остро ставит вопросы о качестве доказательственной базы и механизмах обжалования.

С позиции модели «результат – издержки» российский подход демонстрирует более точечное нормирование отдельных способов обхода автоматического контроля, тогда как белорусская модель обеспечивает более высокую интенсивность воздействия за счет крупного штрафа и длительного лишения права заниматься деятельностью по управлению транспортными средствами, но при этом сопряжена с большими социальными и организационными издержками для правоприменителя.

Заключение

Учитывая выявленные в ходе сравнительного анализа особенности белорусской

и российской моделей, в качестве реалистичных предложений по совершенствованию законодательства и практики можно обозначить несколько направлений.

1. Для Беларуси целесообразно рассмотреть возможность дальнейшей детализации составов, связанных с использованием подложных или видоизмененных регистрационных знаков и незаконных специальных сигналов, с учетом российской практики при одновременном сохранении компактности гл. 18 КоАП. Это позволит более точно квалифицировать попытки обхода автоматических систем фиксации и обеспечит соразмерные санкции при сравнительно небольшом увеличении издержек на правоприменение.

2. Для России представляется оправданным анализ белорусского опыта жесткого административного реагирования на систематическую езду без права управления, в т. ч. расширение возможностей применения лишения права заниматься деятельностью по управлению транспортными средствами и усиление профилактической составляющей. Включение элементов белорусской модели в российскую практику может способствовать сокращению числа «хронических» нарушителей и рационализации соотношения административной и уголовной ответственности.

3. Для обеих стран актуально развитие правовых и организационных механизмов, обеспечивающих прозрачность автоматизированных систем контроля: установление четких требований к верификации технических средств, открытость методик обработки данных, доступность процедур обжалования, использование цифровых сервисов для информирования участников дорожного движения и предоставления им возможности оперативного реагирования на полученные постановления.

4. В контексте модели «результат – издержки» необходима институционализация ведомственного мониторинга эффективности административной ответственности в дорожной сфере на основе ограниченного набора измеримых показателей: динамика повторности, устойчивость постановлений, доля реально исполненных штрафов, влияние на тяжесть последствий ДТП. Сравнительный анализ этих показателей в Беларуси

и России позволит не только уточнять собственные национальные стратегии, но и использовать потенциал взаимного обогащения правопорядков.

Таким образом, эффективность административной ответственности в сфере безопасности дорожного движения в Республике Беларусь и Российской Федерации

определяется не столько «высотой» санкций, сколько качеством правовой конструкции составов, уровнем автоматизации и прозрачности контроля, балансом между административными и уголовными мерами, а также способностью правоприменителя последовательно реализовывать избранную модель при разумных правовых, организационных и финансовых издержках.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. О состоянии преступности и правонарушений в Республике Беларусь / Официальный сайт Нац. стат. ком. – URL: https://www.belstat.gov.by/upload-belstat/upload-belstat-pdf/oficial_statistika/2025/%D1%81rime-2024.pdf (дата обращения: 24.11.2025).

2. МВД представило статистику по ДТП в 2024 году // Autogoda.ru. – 18.07.2024. – URL: <https://autogoda.ru/pdd/mvd-predstavilo-statistiku-po-dtp-v-2024-godu/> (дата обращения: 24.11.2025).

3. Маюров, Н. П. Некоторые вопросы повышения эффективности мер административной ответственности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации / Н. П. Маюров, С. А. Высоцкий, И. А. Новиков // Журнал правовых и экономических исследований. – 2022. – № 1. – С. 118–124.

4. Добриян, С. В. Административно-правовые меры воздействия за правонарушения против безопасности движения и эксплуатации транспорта в Республике Беларусь / С. В. Добриян // Проблемы борьбы с преступностью и подготовки кадров для правоохранительных органов : тез. докл. междунар. науч.-практ. конф., Минск, 28 янв. 2022 г. / Акад. М-ва внутр. дел Респ. Беларусь ; редкол.: П. В. Гридюшко (отв. ред.) [и др.]. – Мн., 2022. – С. 58–59.

5. Василевич, Г. А. Административная ответственность за правонарушения против безопасности движения и эксплуатации транспорта / Г. А. Василевич, С. Г. Василевич. – Мн. : Амалфея, 2012. – 94 с.

6. Климович, Е. В. Правовое регулирование административной ответственности в условиях применения работающих в автоматическом режиме специальных технических средств для фиксации административных правонарушений по законодательству Российской Федерации и Республики Беларусь / Е. В. Климович // Актуальные проблемы теории и практики применения административного, административно-деликтного и административно-деликтно-процессуального законодательства в правоохранительной деятельности : сб. ст. междунар. заоч. науч.-практ. конф., Могилев, 31 мая 2021 г. – Могилев : Могилев. ин-т МВД Респ. Беларусь, 2021. – С. 74–78.

7. Телятицкая, Т. В. Цифровые технологии как инструмент совершенствования процессов административного принуждения / Т. В. Телятицкая // Совершенствование механизма государственного управления в условиях цифровизации общества и государства : материалы междунар. круглого стола, Минск, 29 сент. 2023 г. – Мн. : Белорус. гос. ун-т, 2023. – С. 174–180.

8. Юсупов, Р. А. Проблемы эффективности применяемых санкций по делам об административных правонарушениях / Р. А. Юсупов, Н. Т. Разгельдеев // Право и правоохранительная деятельность в России, странах СНГ и ЕС: законодательство и социальная эффективность : материалы V Междунар. науч.-практ. конф., Саратов, 27 апр. 2018 г. – Саратов : Саратов. источник, 2018. – С. 283–285.

9. Стариков, Ю. Н. Административное право как средство разрушения «синдрома бесправия» в современном правовом государстве / Ю. Н. Стариков // Журнал российского права. – 2005. – № 4 (100). – С. 29–45.

10. Сапун, В. А. Теория правовых средств и механизм реализации права : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.01 / Сапун Валентин Андреевич. – Н. Новгород, 2002. – 321 л.

11. Макарейко, Н. В. Административное принуждение: проблемы теории / Н. В. Макарейко // Борьба с преступностью: теория и практика : тез. докл. IV Междунар. науч.-практ. конф., Могилев, 25 марта 2016 г. : в 2 ч. – Могилев : Могилев. ин-т МВД Респ. Беларусь, 2016. – Ч. 2. – С. 64–67.

12. Высоцкий, С. А. Административно-правовые средства обеспечения законности контрольно-надзорной деятельности ГИБДД : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.14 / Высоцкий Сергей Алексеевич. – СПб., 2019. – 220 л.

13. Шевцов, С. Автомобиль является источником повышенной опасности, а в руках нетрезвого – оружием, которое калечит человеческие жизни / С. Шевцов. – URL: https://www.court.gov.by/ru/gomeljskij/oblastnoj/sud/press_sluzhba/soobscheniya/press_sluzhbi/e3e-6922ee15b4685.html (дата обращения: 26.11.2025).

14. Гарманов, В. М. Правовая оценка использования видео и звукозаписывающей аппаратуры при фиксировании действий сотрудников ДПС ГИБДД / В. М. Гарманов, С. И. Иванова // Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России. – 2014. – № 1 (2). – С. 71–78.

REFERENCES

1. O sostoyanii prestupnosti i pravonarushenii v Respublike Belarus' / Ofitsial'nyi sait Nats. stat. kom. – URL: https://www.belstat.gov.by/upload-belstat/upload-belstat-pdf/oficial_statistika-2025/%D1%81rime-2024.pdf (data obrashcheniya: 24.11.2025).

2. MVD predstavilo statistiku po DTP v 2024 godu // Autogoda.ru. – 18.07.2024. – URL: <https://autogoda.ru/pdd/mvd-predstavilo-statistiku-po-dtp-v-2024-godu/> (data obrashcheniya: 24.11.2025).

3. Mayurov, N. P. Nekotorye voprosy povysheniya effektivnosti mer administrativnoi otvetstvennosti v sfere obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v Rossiiskoi Federatsii / N. P. Mayurov, S. A. Vysotskii, I. A. Novikov // Zhurnal pravovykh i ekonomicheskikh issledovaniy. – 2022. – № 1. – S. 118–124.

4. Dobriyan, S. V. Administrativno-pravovye mery vozdeistviya za pravonarusheniya protiv bezopasnosti dvizheniya i ekspluatatsii transporta v Respublike Belarus' / S. V. Dobriyan // Problemy bor'by s prestupnost'yu i podgotovki kadrov dlya pravookhranitel'nykh organov : tez. dokl. mezhdunar. nauch.-prakt. konf., Minsk, 28 yanv. 2022 g. / Akad. M-va vnutr. del Resp. Belarus' ; redkol.: P. V. Gridyushko (otv. red.) [i dr.]. – Mn., 2022. – S. 58–59.

5. Vasilevich, G. A. Administrativnaya otvetstvennost' za pravonarusheniya protiv bezopasnosti dvizheniya i ekspluatatsii transporta / G. A. Vasilevich, S. G. Vasilevich. – Mn. : Amalfeya, 2012. – 94 s.

6. Klimovich, Ye. V. Pravovoe regulirovanie administrativnoi otvetstvennosti v usloviyakh primeneniya rabotayushchikh v avtomaticheskome rezhime spetsial'nykh tekhnicheskikh sredstv dlya fiksatsii administrativnykh pravonarushenii po zakonodatel'stvu Rossiiskoi Federatsii i Respubliki Belarus' / Ye. V. Klimovich // Aktual'nye problemy teorii i praktiki primeneniya administrativnogo, administrativno-deliktного i administrativno-deliktно-protsessual'nogo zakonodatel'stva v parvookhranitel'noi deyatel'nosti : sb. st. mezhdunar. zaoch. nauch.-prakt. konf., Mogilev, 31 maya 2021 g. – Mogilev : Mogilev. in-t MVD Resp. Belarus', 2021. – S. 74–78.

7. Telyatitskaya, T. V. Tsifrovye tekhnologii kak instrument sovershenstvovaniya protsessov administrativnogo prinuzhdeniya / T. V. Telyatitskaya // Sovershenstvovanie mekhanizma gosudarstvennogo upravleniya v usloviyakh tsifrovizatsii obshchestva i gosudarstva : materialy mezhdunar. kruglogo stola, Minsk, 29 sent. 2023 g. – Mn. : Belorus. gos. un-t, 2023. – S. 174–180.

8. Yusupov, R. A. Problemy effektivnosti primenyaemykh sanktsii po delam ob administrativnykh pravonarusheniyakh / R. A. Yusupov, N. T. Razgel'deev // Pravo i pravookhranitel'naya deyatel'nost' v Rossii, stranakh SNG i ES: zakonodatel'stvo i sotsial'naya effektivnost' : materialy V Mezhdunar. nauch.-prakt. konf., Saratov, 27 apr. 2018 g. – Saratov : Sarat. istochnik, 2018. – S. 283–285.

9. Starilov, Yu. N. Administrativnoe pravo kak sredstvo razrusheniya «sindroma bespraviiya» v sovremennom pravovom gosudarstve / Yu. N. Starilov // Zhurnal rossiiskogo prava. – 2005. – № 4 (100). – S. 29–45.

10. Sapun, V. A. Teoriya pravovykh sredstv i mekhanizm realizatsii prava : dis. ... d-ra yurid. nauk : 12.00.01 / Sapun Valentin Andreevich. – N. Novgorod, 2002. – 321 l.

11. Makareiko, N. V. Administrativnoe prinuzhdenie: problemy teorii / N. V. Makareiko // Bor'ba s prestupnost'yu: teoriya i praktika : tez. dokl. IV Mezhdunar. nauch.-prakt. konf., Mogilev, 25 marta 2016 g. : v 2 ch. – Mogilev : Mogilev. in-t MVD Resp. Belarus', 2016. – Ch. 2. – S. 64–67.

12. Vysotskii, S. A. Administrativno-pravovye sredstva obespecheniya zakonnosti kontrol'no-nadzornoj deyatel'nosti GIBDD : dis. ... kand. yruid. nauk : 12.00.14 / Vysotskii Sergei Alekseevich. – SPb., 2019. – 220 l.

13. Shevtsov, S. Avtomobil' yavlyaetsya istochnikom povyshennoi opasnosti, a v rukakh netrezvogo – oruzhiem, kotoroe kalechit chelovecheskie zhizni / S. Shevtsov. – URL: https://www.court.gov.by/ru/gomeljskij/oblastnoj/sud/press_sluzhba/soobscheniya/press_sluzhbi/e3e6922ee15b4685.html (data obrashcheniya: 26.11.2025).

14. Garmanov, V. M. Pravovaya otsenka ispol'zovaniya video i zvukozapisyvayushchei apparatury pri fiksirovanii deistvii sotrudnikov DPS GIBDD / V. M. Garmanov, S. I. Ivanova // Vestnik Tyumenskogo instituta povysheniya kvalifikatsii sotrudnikov MVD Rossii. – 2014. – № 1 (2). – S. 71–78.

Рукапіс наступіў у рэдакцыю 02.12.2025