

Текаева Надежда Владимировна

студентка 1 курса магистратуры кафедры государственно-правовых и финансово-правовых дисциплин Московского финансово-юридического университета (МФЮА)
г.Москва, Россия

Совершенствование административно-правовых мер в сфере обеспечения безопасности и организации дорожного движения

Аннотация. В статье рассматриваются направления совершенствования административно-правовых мер, применяемых в сфере обеспечения безопасности и организации дорожного движения. Особое внимание уделяется необходимости усиления профилактической функции административной ответственности, повышению качества контроля за состоянием дорог, уточнению обязанностей должностных лиц и развитию цифровых механизмов фиксации нарушений. Автор анализирует актуальные проблемы правоприменительной практики, выявляет пробелы в нормативном регулировании и предлагает комплекс мер по их устранению. В работе использованы данные официальной статистики и материалы судебной практики, что позволяет обосновать практическую значимость предлагаемых решений. Отдельный акцент сделан на перспективах внедрения современных технологий — в частности, систем автоматизированного контроля и интеллектуальных транспортных систем. Результаты исследования могут быть полезны для законодателей, сотрудников ГИБДД и специалистов в области транспортного права.

Ключевые слова: административная ответственность, безопасность дорожного движения, организация дорожного движения, КоАП РФ, дорожная инфраструктура, профилактика правонарушений.

Tekaeva Nadezhda Vladimirovna

1st-year master's student at the Department of State and Legal and Financial and Legal Disciplines, Moscow Financial and Law University (MFUA)
Moscow, Russia

Improving administrative and legal measures in the field of ensuring safety and organizing road traffic.

Annotation. The article examines the directions for improving administrative and legal measures applied in the field of ensuring road safety and organizing traffic. Special attention is paid to the need to strengthen the preventive function of administrative liability, to improve the quality of monitoring the condition of roads, to clarify the responsibilities of officials, and to develop digital mechanisms for recording violations. The author analyzes current problems in law enforcement practice, identifies gaps in regulatory regulation, and proposes a set of measures to address them. The work uses data from official statistics and materials from judicial practice, which makes it possible to substantiate the practical significance of the proposed solutions. Special emphasis is placed on the prospects for the implementation of modern technologies — in particular, automated control systems and intelligent transport systems. The research results may be useful for legislators, traffic police officers, and specialists in the field of transport law.

Keywords: administrative liability, road safety, traffic management, Code of Administrative Offenses of the Russian Federation, road infrastructure, crime prevention.

Безопасность дорожного движения зависит не только от поведения водителей, пешеходов и пассажиров. Значительную роль играет качество самой дорожной среды, включая состояние покрытия, разметку, дорожные знаки, светофорное регулирование, освещение, временные схемы движения при ремонте и своевременное устранение препятствий. Поэтому административно-правовое регулирование в данной сфере должно

быть направлено не только на наказание нарушителей, но и на предупреждение опасных ситуаций до того, как они приведут к дорожно-транспортным происшествиям.

Действующее законодательство уже содержит основу для такого подхода. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» закрепляет, что ремонт и содержание дорог должны обеспечивать безопасность дорожного движения, а соответствие состояния дорог техническим требованиям возлагается на лиц, которые осуществляют содержание автомобильных дорог. КоАП РФ устанавливает ответственность за несоблюдение требований безопасности при строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог, железнодорожных переездов и иных дорожных сооружений, а также за непринятие мер по устранению помех движению. Однако наличие правовых норм само по себе не гарантирует их высокой эффективности.

Одним из главных направлений совершенствования административно-правовых мер выступает усиление профилактического характера ответственности. На практике административное наказание часто применяется уже после выявления нарушения, жалобы граждан или совершения ДТП. Такой подход делает правовую реакцию запоздалой. Более результативной выглядит модель, при которой органы контроля регулярно оценивают состояние опасных участков, анализируют места концентрации аварий, проверяют соответствие фактической организации движения утверждённой документации и заранее выдают обязательные предписания. В этом случае штраф становится не единственным средством воздействия, а частью более широкой системы предупреждения нарушений.

Важное значение имеет конкретизация обязанностей субъектов, отвечающих за дорожную инфраструктуру. В сфере организации дорожного движения нередко участвуют несколько лиц одновременно. Орган власти утверждает схему движения, муниципальное учреждение выступает заказчиком работ, подрядчик выполняет ремонт, отдельная организация обслуживает светофоры, а владелец дороги отвечает за её общее состояние. При такой многоуровневой структуре возникает риск размывания ответственности. Для повышения эффективности административно-правовых мер необходимо точнее закреплять, кто отвечает за конкретный элемент дорожной среды, в какие сроки должен устраняться дефект и какими документами подтверждается надлежащее исполнение обязанности.

Отдельного внимания требует совершенствование доказательственной базы по делам об административных правонарушениях. Для привлечения виновного лица недостаточно просто указать на наличие выбоины, неработающего светофора или отсутствующего знака. Необходимо установить нормативное требование, факт его нарушения, обязанное лицо, возможность своевременного устранения нарушения и связь между бездействием и угрозой безопасности. Если эти элементы не подтверждены, постановление может быть отменено при обжаловании. Поэтому контрольным органам важно использовать фотофиксацию, акты обследования, данные мониторинга, обращения граждан, сведения о сроках выполнения работ и документы о передаче обязанностей подрядчику.

Перспективным направлением является цифровизация контроля. Современная организация дорожного движения уже не может опираться только на периодические выезды инспекторов и разрозненные жалобы. Цифровые карты дефектов, автоматизированный учёт дорожных знаков, базы данных по светофорным объектам, геометки аварийных участков и электронные журналы устранения нарушений позволяют быстрее выявлять проблемы и точнее устанавливать ответственных лиц. Такой механизм делает административную ответственность более адресной. Нарушение фиксируется не как абстрактный недостаток дороги, а как конкретное отклонение от установленного требования с указанием места, времени, исполнителя и срока реагирования.

Значение имеет и развитие документации по организации дорожного движения. Федеральный закон «Об организации дорожного движения в Российской Федерации» регулирует вопросы подготовки документации по организации дорожного движения и

устанавливает общие требования к ней. На практике проблема состоит в том, что утверждённая схема не всегда отражает реальную транспортную ситуацию. Интенсивность потока меняется, появляются новые жилые комплексы, увеличивается нагрузка на перекрёстки, расширяются зоны ремонта. В результате формально корректная документация может не обеспечивать фактическую безопасность. По этой причине административно-правовые меры должны быть связаны не только с наказанием за нарушение уже существующих требований, но и с обязанностью своевременно обновлять схемы организации движения.

Совершенствование ответственности также предполагает более точную дифференциацию санкций. Одинаковый подход к разным нарушениям снижает справедливость наказания. Например, отсутствие временного знака при ремонте на оживлённой магистрали создаёт более высокий риск, чем небольшой недостаток разметки на участке с низкой интенсивностью движения. При определении меры ответственности важно учитывать характер нарушения, продолжительность бездействия, место его совершения, наличие жалоб, повторность, последствия и реальную угрозу для участников движения. Такая дифференциация делает административное наказание не механическим, а соразмерным.

Положительный эффект может дать усиление персональной ответственности должностных лиц. Юридическое лицо часто воспринимает штраф как финансовые издержки, особенно если нарушение не приводит к серьёзным последствиям. Персональная ответственность руководителей, специалистов технического надзора и лиц, подписывающих акты приёмки работ, способна повысить дисциплину исполнения. При этом такой подход не должен превращаться в поиск формально удобного виновного. Напротив, задача состоит в установлении реального управленческого или технического решения, которое привело к нарушению требований безопасности.

Не менее важным направлением является связь административной ответственности с контрактной системой. Многие нарушения возникают при исполнении государственных и муниципальных контрактов на ремонт и содержание дорог. Если подрядчик не устраняет дефекты, нарушает сроки установки знаков или не обеспечивает безопасность временной схемы движения, последствия должны наступать не только в рамках договора, но и в административно-правовой плоскости. Сочетание штрафных санкций по контракту, административной ответственности и последующего контроля исполнения создаёт более устойчивый механизм воздействия.

В итоге совершенствование административно-правовых мер в сфере обеспечения безопасности и организации дорожного движения должно развиваться по нескольким взаимосвязанным направлениям. Наиболее значимыми выглядят профилактический контроль, цифровая фиксация нарушений, точное распределение обязанностей, обновление документации, дифференциация санкций и персонализация ответственности. Такой подход позволяет перейти от формального наказания к управлению дорожными рисками. Административная ответственность в этой сфере должна работать не только после возникновения опасной ситуации, но и до неё, поскольку главная ценность правового регулирования дорожного движения заключается в сохранении жизни, здоровья и безопасности граждан.

Список источников

1. Афонин, В. В. Проблемы реализации контрольных полномочий регистрационно-экзаменационных подразделений Госавтоинспекции в сфере обеспечения безопасности дорожного движения / В. В. Афонин // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. – 2025. – № 3. – С. 58–65.

2. Ахтанина, Н. А. Эффективность административно-деликтного законодательства в сфере дорожного движения / Н. А. Ахтанина // Вестник Московского университета МВД России. – 2024. – № 6. – С. 15–19.

3. Былинин, И. А. Федеральный государственный контроль (надзор) в области безопасности дорожного движения в условиях современной административно-правовой реформы / И. А. Былинин, О. В. Шкеля // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. – 2024. – № 2 (99). – С. 61–70.

4. Низаметдинов, А. М. К вопросу о привлечении к административной ответственности юридических лиц, допускающих нарушения в сфере безопасности дорожного движения / А. М. Низаметдинов, И. В. Потапенкова // Вестник Московского университета МВД России. – 2024. – № 3. – С. 134–138.

5. Смолин, П. В. Обжалование в электронной форме постановлений по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения, зафиксированных с применением работающих в автоматическом режиме специальных технических средств: практика, проблемы, предложения / П. В. Смолин, В. С. Боронина, В. Г. Жуков // Вестник ВИПК МВД России. – 2025. – № 2 (74). – С. 92–100.