Известия Гомельского государственного университета
имени Ф. Скорины, № 5 (158), 2026

УДК 342.92(476) EDN: UUPSEG

Деятельность Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел при ведении административного процесса

Е.И. Усова

Охрана общественного порядка в области обеспечения безопасности дорожного движения осуществляется, наряду с другими государственными органами, Государственной автомобильной инспекцией Министерства внутренних дел. Автор статьи, проведя анализ сложившейся практики и нормативных правовых актов, сформулировал предложения, связанные с расширением полномочий инспекторов государственной автомобильной инспекции, ускоренным порядком ведения административного процесса, привлечением к ответственности лиц, управляющих средствами персональной мобильности.
Ключевые слова: Государственная автомобильная инспекция, задачи и функции, административный процесс, средства персональной мобильности, административная ответственность, правила безопасности дорожного движения.

Public order protection in the field of road safety is carried out, along with other state bodies, by the State Automobile Inspectorate of the Ministry of Internal Affairs. After analyzing the established practice and regulatory legal acts, the author has formulated proposals regarding the expansion of the powers of the State Automobile Inspectorate officers, the use of expedited administrative procedures, and the prosecution of individuals riding means of personal mobility.
Keywords: State Automobile Inspectorate, tasks and functions, administrative process, means of personal mobility, administrative responsibility, road safety rules.

Введение. Для выполнения функций по охране общественного порядка в Республике Беларусь успешно функционирует разветвленная система государственных органов. В рамках деятельности, направленной на обеспечение безопасности дорожного движения, образована Государственная автомобильная инспекция Министерства внутренних дел (далее – ГАИ МВД), которая реализует широкий спектр задач, обеспечивая тем самым порядок в обществе.

С учётом того, что в 2023 г. была разработана Концепция обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь, видится актуальным провести анализ правового регулирования некоторых вопросов, затрагивающих деятельность ГАИ МВД.

Основной целью Концепции является создание предпосылок для достижения в будущем в Республике Беларусь такого состояния дорожного движения, при котором исключаются травматизм и гибель людей в результате дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) [1, п. 9].

Целевыми показателями Концепции являются:

– снижение числа погибших в ДТП до уровня не более 450 в год к 2025 г., не более 400 в год – к 2030 г.;

– восстановление тенденции, имевшей место в 2011–2016 гг., по снижению показателей аварийности (сокращение количества ДТП с погибшими не менее чем на 15 % в год);

– снижение других видов потерь в дорожном движении (экономических, экологических, социальных) по сравнению с 2022 г. не менее чем на 15 % в 2025 г., не менее чем на 25 % в 2030 г. [1, п. 10].

По информации Управления внутренних дел Брестского облисполкома за январь–ноябрь 2025 г. состояние дорожно-транспортной обстановки характеризуется снижением зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий на 17 % и раненых на 25 %, но при этом отмечается рост погибших на 7,6 %.

Что касается ситуации по г. Гомелю и Гомельской области за период январь–декабрь 2025 г. по сравнению с аналогичным периодом 2024 г., то частыми причинами ДТП выступают несоблюдение дистанции (20 случаев), выезд на полосу встречного движения (16 случаев) [2, с. 4].

Основная часть. 1. Считается, что обеспечение безопасности дорожного движения возникло еще до появления автомобиля, но только с его повсеместным использованием проблема приобрела особо острый характер.

Изучая исторический путь становления и развития системы органов Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Беларусь, можно отметить, что каждый временной этап являлся неотъемлемой частью истории белорусского народа и государства.

В настоящий момент ГАИ МВД образует сложная система органов, наделенная общей и специальной компетенцией. Всего насчитывается свыше десяти функциональных подразделений, выполняющих контроль, организацию и регулирование дорожного движения в Республике Беларусь.

Следует отметить, что на современном этапе развития Республики Беларусь возникает необходимость модернизации системы государственного управления. В частности, вопрос о реорганизации ГАИ в самостоятельный орган поднимался уже неоднократно и результатом планомерного реформирования явилось образование межрайоных отделов ГАИ УВД областных исполнительных комитетов.

С точки зрения наличия разветвленной системы, разнообразных нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность подразделений ГАИ, возложенных на них задач и функций, видится вполне целесообразным реорганизовать Государственную автомобильную инспекцию МВД в Департамент безопасности дорожного движения МВД, сохранив за ним определенные задачи, функции, внутреннюю структуру.

2. В п. 9.12 Правил дорожного движения Республики Беларусь (далее – ПДД) закреплена обязанность водителя предоставлять транспортное средство для освобождения проезжей части дороги от транспортных средств, поврежденных при дорожно-транспортном происшествии, а также доставлять на управляемом транспортном средстве лиц, нуждающихся в срочной медицинской помощи, в ближайшую организацию здравоохранения по требованию работников правоохранительных органов и организаций здравоохранения [3].

В то время как Государственная инспекция безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации имеет право самостоятельно использовать для доставления в медицинские организации граждан, нуждающихся в оказании медицинской помощи в экстренной или неотложной форме, для транспортировки поврежденных при авариях транспортных средств, а также в других предусмотренных законодательством Российской Федерации случаях транспортные средства предприятий, учреждений, организаций, общественных объединений и граждан, кроме транспортных средств, принадлежащих дипломатическим, консульским и иным представительствам иностранных государств, международным организациям, и транспортных средств специального назначения.

С учетом того обстоятельства, что безопасность дорожного движения всегда связана с риском и возможной гибелью людей, видится обоснованным использовать опыт Российской Федерации.

По этой причине считаем целесообразным применить опыт Российской Федерации и дополнить Главу 3 Положения о «О Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел» пунктом 11.20-1 следующего содержания:

«…11.20-1 использовать для доставления в медицинские организации граждан, нуждающихся в оказании медицинской помощи в экстренной или неотложной форме, транспортные средства предприятий, учреждений, организаций, общественных объединений и физических лиц, кроме транспортных средств, принадлежащих дипломатическим представительствам, консульским учреждениям, международным организациям и гражданам иностранных государств, пользующимся в соответствии с международными договорами Республики Беларусь дипломатическим иммунитетом».

3. Государственная автомобильная инспекция ведет административный процесс от имени органов внутренних дел. Это определено ч. 3, 4 ст. 3.6 Процессуально-исполнительного Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях (далее – ПИКоАП) [4].

Сотрудники подразделений Госавтоинспекции достаточно часто применяют в своей деятельности ускоренный порядок ведения административного процесса.

Согласно ч. 1 ст. 10.3 ПИКоАП Республики Беларусь, если физическое лицо признало себя виновным в совершении административного правонарушения и согласилось на назначение административного взыскания без оформления протокола, уполномоченное на составление протокола лицо должно вынести постановление о наложении административного взыскания в виде штрафа или депортации (в соответствии с санкцией КоАП), которое вступает в законную силу с момента вынесения. Кроме того, сведения об отказе лица, признавшего свою вину, от привлечения к ответственности в ускоренном порядке и о последствиях такого отказа помещаются в материалы дела об административном правонарушении и заверяются таким лицом собственноручно во избежание дальнейших способов отказа от своих первоначальных намерений.

При этом ПИКоАП Республики Беларусь не связывает возможность применения такого порядка с очевидностью факта правонарушения. В то же время признание вины может являться следствием заблуждения относительно наличия в деянии состава правонарушения либо самооговора. В качестве примера можно привести следующую ситуацию, когда осуществляется преследование транспортного средства. При остановке доподлинно не известно, кто конкретно из нескольких лиц, обнаруженных в автомобиле, находился за рулем в момент совершения правонарушения (превышения скорости движения, нарушение правил проезда перекрёстков и т. д.), поскольку транспортное средство некоторое время было вне зоны видимости экипажа. Налицо неочевидность установления виновного субъекта, так как одно лицо могло признаться в совершении деликта для выгораживания другого, поскольку это выгодно для последнего. В результате отхождение от соблюдения принципа виновной ответственности физического лица и принципа законности.

Кроме того, в уголовно-деликтном законодательстве зарубежных государств (Болгария, Литва, Молдова, Норвегия, Польша, Финляндия, Франция) возможность упрощения процесса также зачастую связывается с очевидностью факта правонарушения.

С.И. Гирько, изучая ускоренное досудебное производство в зарубежных странах, выделяет критерии, помимо незначительной общественной опасности и простоты состава преступления, включающие очевидность совершения преступления конкретным лицом [5].

Таким образом, по мнению С.И. Гирько, если характеристиками преступления являются низкая общественная опасность, простая структура состава преступления и очевидность его совершения конкретным лицом, такое преступление может быть рассмотрено в рамках ускоренного досудебного производства.

Считаем, что аналогичные принципы применимы и к административному процессу в Республике Беларусь: признание вины может служить основанием для привлечения к ответственности в ускоренном порядке, при условии, что, исходя из обстоятельств дела, у должностного лица, ведущего административный процесс, отсутствуют сомнения относительно факта правонарушения, субъекта его совершившего, юридической квалификации и других важнейших обстоятельств. В противном случае процедура должна проходить в общем порядке для предотвращения возможности привлечения невиновного к ответственности.

В связи с этим предлагаем ч. 1 ст. 10.3 ПИКоАП Республики Беларусь изложить в следующей редакции:

1. В случае, когда физическое лицо признало себя виновным в совершении административного правонарушения и выразило согласие на наложение административного взыскания без составления протокола об административном правонарушении, а также, если факт административного правонарушения очевиден, лицом, уполномоченным составлять протокол об административном правонарушении, выносится постановление о наложении административного взыскания в виде штрафа или депортации (в соответствии с санкцией КоАП). При этом может выноситься одно постановление о наложении административного взыскания за совершение нескольких административных правонарушений, образующих повторность, в котором указываются время, место и обстоятельства совершения каждого административного правонарушения. Постановление о наложении административного взыскания вступает в законную силу с момента его вынесения. Штраф может быть уплачен на месте. Сведения об отказе лица, признавшего свою вину, от привлечения к ответственности в ускоренном порядке и о последствиях такого отказа (неприменение положений ч. 6 ст. 6.4 КоАП) помещаются в материалы дела об административном правонарушении и заверяются таким лицом собственноручно.

4. Под средством персональной мобильности (далее – СПМ) следует понимать устройство или приспособление, не являющееся транспортным средствам, приводимое в движение двигателем и предназначенное для индивидуального или совместного (в случае наличия специально оборудованных мест для сидения) использования пешеходами (электросамокат, гироскутер, сигвей, моноколесо и прочее). Некоторые из этих средств могут развивать скорость до 60 км/час. При этом Кодексом Республики Беларусь об административных правонарушениях (далее – КоАП) не предусмотрена административная ответственность за управление СПМ в состоянии опьянения. В этом случае действуют общие правила наложения административного взыскания при совершении правонарушения с учётом обстоятельств, отягчающих административную ответственность, предусмотренных ст. 7.3 ч. 1 п. 9. То есть возникает ситуация, когда физическое лицо может в состоянии опьянения пользоваться СПМ, создавать угрозу жизни и безопасности, но в случае невыявления этого деяния он ответственности не несет.

Кажется, вполне обоснованным установить административную ответственность за нарушение Правил дорожного движения лицом, управляющем СПМ в состоянии опьянения. В связи с чем предлагаем внести изменения в Кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях, дополнив его ст. 18.15^1 следующего содержания:

Статья 18.15^1. Управление средством персональной мобильности лицом, находящимся в состоянии опьянения, передача управления средством персональной мобильности такому лицу либо отказ от прохождения проверки (освидетельствования)

1. Управление средством персональной мобильности лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения, при наличии абсолютного этилового спирта в крови или выдыхаемом воздухе в концентрации до 0,8 промилле включительно или наличии паров абсолютного этилового спирта в концентрации до 380 микрограммов на один литр выдыхаемого воздуха включительно – влечет наложение штрафа в размере ста базовых величин.

2. Управление средством персональной мобильности лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения при наличии абсолютного этилового спирта в крови или выдыхаемом воздухе в концентрации свыше 0,8 промилле или наличии паров абсолютного этилового спирта в концентрации свыше 380 микрограммов на один литр выдыхаемого воздуха или в состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ, а равно отказ от прохождения в установленном порядке проверки (освидетельствования) на предмет определения состояния алкогольного опьянения или состояния, вызванного потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ, – влекут наложение штрафа в размере двухсот базовых величин.

3. Передача управления средством персонально мобильности лицу, находящемуся в состоянии алкогольного опьянения или состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ, – влечет наложение штрафа в размере от пятидесяти до ста базовых величин.

4. Употребление лицом алкогольных, слабоалкогольных напитков или пива, наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ после подачи сотрудником органов внутренних дел сигнала об остановке транспортного средства либо после совершения дорожно-транспортного происшествия, участником которого он является, до прохождения проверки (освидетельствования) на предмет определения состояния алкогольного опьянения или состояния, вызванного потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ, – влечет наложение штрафа в размере двухсот базовых величин.

5. Наряды дорожно-патрульной службы ГАИ обеспечивают безопасности дорожного движения преимущественно на проезжей части, практически не пересекаясь с пользователями СПМ. Для выявления ряда административных правонарушений, совершаемых в том числе несовершеннолетними на СПМ, а именно пресечения поездок вдвоем на одном самокате, управления одной рукой, предлагаем делегировать патрульно-постовой службе часть функций ДПС, разграничив их полномочия.

Заключение. Таким образом, анализ правового регулирования отдельных полномочий Государственной автомобильной инспекции, показывает, что деятельность подразделений ГАИ МВД трудно переоценить. На них возложены важные функции и задачи по обеспечению безопасности дорожного движения, выявлению правонарушителей, ведению административного процесса как в общем, так и в укоренном порядке.

Литература

1. О Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь : постановление Совета Министров Республики Беларусь от 22 мая 2023 г. № 329 // ЭТАЛОН : информ.-поисковая система (дата обращения 01.12.2025).

2. Сведения о состоянии дорожно-транспортной аварийности в Гомельской области за период с 01.01.2025 по 31.12.2025 г. // Бюллетень Управления Госавтоинспекции Гом. обл-ти. – Гомель, 2026. – 41 с.

3. Правила дорожного движения :Указ Президента Республики Беларусь от 28 нояб. 2005 г. № 551 : в ред. Указа Президента Респ. Беларусь от 04 авг. 2025 г. № 295 // ЭТАЛОН : информ.-поисковая система (дата обращения 01.12.2025).

4. Процессуально-исполнительный кодекс Республики Беларусь об административных правонарушениях : 6 января 2021 г. № 91-З : с изм. и доп. // ЭТАЛОН : информ.-поисковая система (дата обращения 01.12.2025).

5. Гирько, С. И. Стандарты ускоренного досудебного производства в полицейской практике за рубежом и возможности их имплементации в Российской Федерации / С. И. Гирько // Colloguium-journal. – 2019. – № 18 (42). – URL : https://cyberleninka.ru/article/n/standarty-uskorennogo-dosudebnogo-proizvodstva-v-politsei-skoi-praktike-za-rubezhom-i-vozmozhnosti-ih-implementatsii-v-rossii-skoi/viewer/ (дата обращения 01.12.2025).

Гомельский государственный
университет имени Франциска Скорины

Поступила в редакцию 01.12.2025