

В 1917 г. после прихода к власти большевики ввели запрет на производство алкоголя, но уже в 1923 г. во времена НЭПа закон был отменен, хотя попытки ограничить производство и продажу алкоголя предпринимались.

В СССР в 1985 г. было принято постановление ЦК КПСС «О мерах по преодолению пьянства и алкоголизма», что явилось началом горбачевской антиалкогольной кампании. Однако результаты данной кампании всем известны. Резко увеличилось потребление суррогата и, соответственно, выросла смертность. Началось становление теневых доходов и накопление первоначального частного капитала, а также бурный рост коррупции, исчезновение из продажи сахара в целях самогонварения. Государство не досчиталось огромных бюджетных сумм, возместить которые оказалось нечем. Как видно из вышеперечисленных фактов, в истории России не было прецедентов, чтобы запрет на торговлю спиртным приводил к желаемому результату.

После развала СССР начался бум потребления спиртного, ввозимого с Запада, количество выпитого постепенно стало сокращаться только после 2010–2011 гг.

В августе 2009 г. Президент России Дмитрий Медведев вновь обратил внимание на проблему пьянства. Он заявил, что алкоголизм приобрел в России характер национального бедствия. Президент привел данные, согласно которым на каждого человека, включая младенцев, приходится около восемнадцати литров чистого алкоголя в год. Медведев отметил, что уже принятые государством меры по уменьшению потребления алкоголя не смогли улучшить ситуацию, и заявил, что необходимо разработать комплекс мер для искоренения этой проблемы.

В последние годы Президент России В.В. Путин активно внедряет на личном примере любовь к спорту и здоровому образу жизни. Это является одним из непосредственных направлений антиалкогольной кампании современной России, в том числе в рамках работы общественно-государственного проекта «Трезвая Россия».

В заключение следует отметить, что, с одной стороны, государство должно жестко контролировать производство и реализацию алкогольной продукции, а с другой – такие ограничения будут способствовать еще большему распространению нелегальной, подпольной и некачественной продукции, что, в свою очередь, нанесет ущерб и экономике страны, и здоровью нации.

## **5. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ И ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПРОТИВОДЕЙСТВИЮ АДМИНИСТРАТИВНЫМ ПРАВОНАРУШЕНИЯМ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

---

УДК 351.81

*Д.Г. Байран, В.В. Зиновенко*

### **ОБ АКТУАЛЬНОСТИ ИССЛЕДОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ТЕХНИЧЕСКОГО НАДЗОРА ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ**

За истекшие 10 лет количество транспортных средств, зарегистрированных в Республике Беларусь, увеличилось на 31,5 % и составило к 2022 г. 5 022 447 единиц. В настоящее время на 1 000 жителей приходится 385 автомобилей, что позволяет отнести Республику Беларусь к странам с высоким уровнем автомобилизации.

Наряду с ростом уровня автомобилизации в нашей стране отмечается увеличение количества правонарушений, выражающихся в управлении транспортным средством, имеющим неисправности, либо с несоблюдением условий, при наличии которых Правилами дорожного движения запрещено его участие в дорожном движении. Совершение данных правонарушений влечет за собой дорожно-транспортные происшествия, характеризующиеся высоким риском общего и смертельного травматизма (на 100 ДТП, связанных с совершением указанных правонарушений, приходится около 150 пострадавших, из которых число погибших составляет 17–19 человек).

Функция контроля за соответствием технического состояния и конструкции транспортных средств, самоходных машин, участвующих в дорожном движении, Правилам дорожного движения, требованиям технических нормативных правовых актов и технических регламентов, а также функция выявления, пресечения и предупреждения совершения вышеуказанных правонарушений возложена на Госавтоинспекцию, в структуре которой имеются предназначенные для выполнения данных функций специальные подразделения – подразделения технического надзора. Вместе с тем в законодательстве отсутствуют положения о порядке осуществления подразделениями технического надзора Госавтоинспекции контроля за конструкцией и техническим состоянием транспортных средств, а у сотрудников данных подразделений – орга-

низационная форма и фактическая возможность осуществления инструментального контроля технического состояния транспортных средств, нормативно не закреплен способ реализации права запрещать участие в дорожном движении транспортных средств и самоходных машин.

В связи с отмеченными проблемами подразделения технического надзора Госавтоинспекции не осуществляют полноценный контроль за соответствием технического состояния и конструкции транспортных средств, самоходных машин, участвующих в дорожном движении, требованиям законодательства (осуществляется в форме визуального контроля) и используют его на практике в основном для выполнения функций дорожно-патрульной службы, что влечет низкий уровень выявляемости рассматриваемых правонарушений.

Следует отметить и недостаточную разработанность темы исследования. Имеются научные работы, посвященные лишь отдельным проблемам осуществления Госавтоинспекцией контроля за техническим состоянием транспортных средств (В.С. Кухта, В.А. Лисин, А.Ю. Якимов и др.), комплексных же исследований деятельности подразделений технического надзора Госавтоинспекции не проводилось.

Таким образом, исследование деятельности подразделений технического надзора Госавтоинспекции имеет особую актуальность и практическую значимость. Разработке подлежат теоретико-правовые положения о деятельности указанных подразделений, а также практические рекомендации и предложения по совершенствованию порядка осуществления контроля за конструкцией и техническим состоянием транспортных средств, об инструментальном контроле технического состояния транспортных средств и способах запрещения их участия в дорожном движении.

УДК 342.951:351.82

*О.А. Коновалова*

**ПРОБЛЕМАТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ УЧАСТИЯ  
В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ ЛИЦ, ПЕРЕДВИГАЮЩИХСЯ  
НА ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ СРЕДСТВАХ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ  
(ЭЛЕКТРОСАМОКАТАХ)**

Благодаря прогрессу науки и совершенствованию технологий с 2018 г. для передвижения по дорогам стали использоваться электросамокаты и их аналоги, на дорогах появился новый участник дорожного движения, требующий внесения изменений в Правила дорожного движения

(ПДД), а также правового регулирования участия в дорожном движении лиц, передвигающихся на электрических средствах передвижения.

Электросамокаты популярны не только в молодежной среде, но и среди людей старшего поколения, проживающих в крупных мегаполисах и городах с интенсивным движением транспортных средств (ТС), использующих данные средства передвижения в целях экономии времени и средств. Вместе с тем данные участники дорожного движения создают реальную угрозу безопасности на дороге, так как их скорость движения отлична от средней скорости потока, где бы они ни находились: на тротуаре они создают препятствие для движения потока пешеходов, на проезжей части – для потока водителей, управляющих ТС. Все более актуальной становится проблема привлечения к административной ответственности лиц, передвигающихся на электросамокатах по дорогам общего пользования, допустивших нарушение ПДД Российской Федерации.

Статистика ГУОБДД МВД России за 9 месяцев 2022 г. свидетельствует о значительном росте всех показателей аварийности с участием лиц, передвигающихся на средствах индивидуальной мобильности (СИМ). Так, на территории Российской Федерации было зарегистрировано 646 (+ 53 %) дорожно-транспортных происшествий (ДТП), в результате которых 9 человек погибли, из них 2 несовершеннолетних, и 678 человек (+52,4 %), из которых 172 – это несовершеннолетние участники дорожного движения, получили травмы различной степени тяжести. Чаще всего местом совершения ДТП с участием СИМ являлись: выезд с прилегающей территории (89 ДТП), нерегулируемый перекресток неравнозначных дорог (77 ДТП), нерегулируемый пешеходный переход (73 ДТП), регулируемый перекресток (71 ДТП), регулируемый пешеходный переход (69 ДТП). Половина погибших лиц, передвигающихся на СИМ, в момент совершения ДТП перемещались перпендикулярно по отношению к движущемуся ТС. В 283 ДТП (68 %) с участием СИМ виновными являлись водители ТС, в этих происшествиях погибли 3 человека и 302 получили ранения. Шесть из девяти погибших лиц, передвигающихся на СИМ, получили смертельные травмы в ДТП, произошедших в темное время суток, при этом наибольшее количество ДТП (76 %) произошло в светлое время суток.

Технические характеристики электросамоката позволяют данному СИМ развивать скорость до 40–60 км/ч, в зависимости от модели, что является одним из факторов создания опасной ситуации на дороге, так как в случае пересечения траекторий движения ТС и СИМ на такой скорости водитель ТС физически не способен принять необходимые меры для предотвращения ДТП.