

Учитывая вышеизложенное, необходимость применения ч. 1 ст. 12.5 КоАП РФ может быть оправдана только в тех случаях, когда данные «изменения в конструкции» ТС будут рассматриваться какотягающие последствия возникновения ДТП либо увеличения вреда здоровью или материального ущерба, когда у сотрудников ГИБДД будет возможность и основания для детальной проверки данного ТС на пригодность к эксплуатации на дорогах общего пользования в соответствии с законодательством РФ.

УДК 342.9

О.И. Левшук, А.М. Малявко

БЕЗОПАСНОСТЬ ПЕШЕХОДОВ КАК УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Безопасность дорожного движения – одно из важнейших условий устойчивого развития государства. Обеспечение безопасности дорожного движения носит многогранный характер. С этой целью компетентными государственными органами и их должностными лицами осуществляется контроль за обеспечением безопасности дорожного движения при проектировании, строительстве, реконструкции, ремонте и содержании дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов и технических средств организации дорожного движения, определении требований к конструкции и техническому состоянию транспортных средств, участвующих в дорожном движении. На законодательном уровне определены полномочия Главы государства, Совета Министров и местных исполнительно-распорядительных органов в указанной сфере. Особое место в этой системе правомочных субъектов занимает Министерство внутренних дел Республики Беларусь в лице таких подразделений, как Государственная автомобильная инспекция, Минтранс, Минсельхозпрод, органы Гостехнадзора. Административно-правовые нормы, регламентирующие вопросы обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь, в контексте законодательства ряда зарубежных стран сегодня требуют совершенствования с целью повышения уровня защищенности жизни и здоровья участников дорожного движения. О направлениях оптимизации деятельности и совершенствовании правовых норм в сфере безопасности дорожного движения пойдет речь далее с учетом анализа опыта иностранных государств в рассматриваемой сфере.

Проблема повышения безопасности дорожного движения является сложной и многоплановой. Для ее решения необходимы согласованные

усилия многих органов государственного управления, предприятий и физических лиц. Важное место в этом занимают организации дорожного хозяйства, которые призваны обеспечить такой важнейший показатель, как безопасные дорожные условия.

По мнению В.В. Зиновенко, безопасность дорожного движения представляет собой состояние упорядоченности общественных отношений, складывающихся в дорожном движении, обеспечивающее максимальную степень защищенности интересов личности, общества и государства от дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и опасности для движения, выражающейся в минимальной вероятности их возникновения. Только постоянная системная деятельность в этом направлении позволит добиться положительных изменений в обеспечении безопасности дорожной инфраструктуры. Снижение уровня аварийности связано с изменением подходов к проектированию, строительству и содержанию дорог.

Одновременно стоит вести речь о безопасности участников дорожного движения. В частности, полагаем, стоит акцентировать внимание на пешеходах, которые не всегда соблюдают Правила дорожного движения (ПДД), например, переходя проезжую часть в неустановленном месте, внезапно появляясь на проезжей части из-за объектов, ограничивающих обзорность, не посмотрев по сторонам. Результатом такой безответственности (легкомысленности) становится наезд на пешехода, что является разновидностью ДТП. Наезд на пешехода представляет собой происшествие, при котором движущееся транспортное средство наехало на человека, находящегося на проезжей части дороги или обочине (бордюре), либо человек ударился о движущееся транспортное средство, либо человек пострадал от перевозимого транспортным средством груза, выступающего за габариты или упавшего с транспортного средства. К наездам на пешехода относятся случаи наезда на человека, катающегося на лыжах, санках, коньках, самокатах и т. п., перемещающегося в инвалидной коляске без двигателя, на ребенка, катающегося на трехколесном велосипеде.

Согласно научным исследованиям В.В. Зиновенко и А.А. Сушко ДТП с участием пешеходов составляют около 40 % от общего количества дорожных происшествий, каждое четвертое ДТП происходит по вине пешехода. Больше всего ДТП с участием пешеходов и по их вине совершается с сентября по декабрь, а также в пятницу и в период с 7 до 8 и с 16 до 23 ч. К наиболее опасным для жизни нарушениям ПДД пешеходами, ведущим к ДТП с их участием, относятся: переход через проезжую часть в неустановленном месте (35 %); нетрезвое состояние (21 %); неожиданный выход из-за транспортного средства, сооружения,

дереьев и т. д. (10 %); неподчинение сигналам регулирования дорожного движения (5 %); игра на проезжей части (9 %); нахождение ребенка в возрасте до 7 лет без сопровождения взрослого возле проезжей части (1 %); иные нарушения (19 %). В населенном пункте происходит до 75 % общего числа ДТП с участием пешеходов: на нерегулируемых пешеходных переходах – 48 %; на регулируемых пешеходных переходах – 18 %; в районе остановочных пунктов маршрутных транспортных средств – 18,5 %; на нерегулируемых перекрестках – 8,5 %; на регулируемых перекрестках – 7 %. В темное время суток совершается около 56 % общего числа ДТП с участием пешеходов.

Обратимся к опыту зарубежных стран в сфере безопасности таких участников дорожного движения, как пешеход. В Нидерландах пешеходы во время движения по дороге используют смартфоны, что увеличивает риск для их жизни. Во избежание негативных последствий кроме традиционных ограждений дорожные службы монтируют специальные светофоры прямо на тротуаре. Полосы на асфальте становятся зелеными, когда безопасно пересекать дорогу, и краснеют, когда есть движение машин. Даже если пешеход смотрит в телефон, он заметит изменение цвета. На регулируемых пешеходных переходах и в местах, где наиболее часто происходят ДТП по вине пешеходов, установлены видеорекамеры.

В Китае функционирует много разных систем, основанных на распознавании лиц. В частности, регулируемые пешеходные переходы оснащены системой, которая издает звук торможения автомобиля, когда пешеход переходит дорогу на красный сигнал светофора. Такая мера позволила сократить количество ДТП с участием пешеходов, которые не могут оторваться от своих мобильных устройств во время движения по дороге.

Однако для обеспечения безопасности пешеходов как участников дорожного движения важны разработка и реализация не только организационных, но и правовых мер (мероприятий). Как показывает анализ ДТП с участием пешеходов, сопутствующим фактором таких происшествий является состояние алкогольного опьянения пешеходов, что притупляет их бдительность (внимательность). В связи с чем предлагается ввести запретные нормы в ПДД в части нахождения пешеходов на проезжей части (обочине) в состоянии алкогольного опьянения, использования ими мобильных устройств во время движения, что позволит повысить уровень безопасности этих участников дорожного движения.

**ПРОБЛЕМНЫЕ АСПЕКТЫ ПРИВЛЕЧЕНИЯ
К АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПРАВОВЫЕ ДЕЛИКТЫ,
СОПРЯЖЕННЫЕ С НАРУШЕНИЕМ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ,
ПО ч. 1 ст. 5.35 КОДЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ**

Система административно-деликтного законодательства основной акцент делает на предупреждение совершения новых правонарушений как самим правонарушителем, так и другими лицами (ст. 3.1 КоАП РФ). Особенно актуальным данное обстоятельство является для системы профилактики противоправных проявлений среди несовершеннолетних по нескольким причинам. Во-первых, лица, не достигшие восемнадцатилетнего возраста, являются уязвимыми с точки зрения возможности вовлечения их в противоправное поведение, в том числе старшими; во-вторых, указанная категория граждан ориентируется на действия родителей или лиц, их замещающих, которые своим примером могут спровоцировать формирование девиантной модели поведения. Указанные положения в полном объеме распространяются на безусловное соблюдение правил дорожного движения.

Следует отметить, что обеспечению безопасности дорожного движения уделяется пристальное внимание всеми ветвями государственной и муниципальной власти, общественностью, и это, в свою очередь, приводит к стабилизации ситуации на дорогах, о чем свидетельствуют и статистические сведения (форма федерального статистического наблюдения ДТП, утвержденная приказом МВД России от 1 ноября 2021 г. № 792). Так, в 2021 г. по сравнению с 2020 г. количество ДТП уменьшилось на 8,1 %, количество погибших сократилось на 7,9 %, раненых – на 8,3 %. Однако исследованные данные в области дорожного движения, связанные с участием детей, не столь оптимистичны. В 2021 г. количество летальных исходов составило 762 (АППГ +0,4 %), в возрасте до 16 лет – 554 (АППГ +6,1 %); ранено 21 936 человек (АППГ –5,8 %), из них до 16 лет – 17 289 (АППГ –4,9 %). Увеличилось количество погибших: детей-пассажиров – 364 (АППГ +13,8 %); на пешеходных переходах – 47 (АППГ +46,9 %); детей-водителей механических транспортных средств – 36 (АППГ +12,5 %), из них по собственной неосторожности – 26 (АППГ +13 %). Количество ДТП при нарушении водителями правил перевозки детей составило 949 (АППГ +3,4 %), что косвенно указывает на вину родителей или законных представителей по ненадлежащему