

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

выполнению своих обязанностей по обеспечению безопасности ребенка как участника дорожного движения.

Число ДТП, совершенных несовершеннолетними в возрасте до 16 лет, в 2021 г. составило 822 (АППГ –9,37 %); от 16 до 18 лет – 886 (АППГ –18,2 %).

В целом количество ДТП с участием несовершеннолетних в 2021 г. уменьшилось на 5,5 % и составило 19 866.

Эти тревожные цифры заставляют правоприменителей, ученых искать пути оптимизации усилий всех субъектов системы профилактики в области безопасности дорожного движения с участием рассматриваемой категории лиц.

Полагаем обоснованным, что именно профилактическая работа в изучаемом направлении является наиболее эффективным вариантом обеспечения предупреждения противоправных проявлений и формирования законопослушного поведения у подрастающего поколения. При этом несовершеннолетние лица могут выступать как субъектами административных правонарушений, так и пострадавшими, которым родители не прививают навыки соблюдения правил дорожного движения. Учитывая, что значительная часть составов КоАП РФ носит предупредительный характер, пресекая наступление более тяжелых негативных последствий и совершение преступлений, особенно актуальным остается вопрос неотвратимости административного наказания, что позволит сформировать у населения нетерпимость к административным нарушениям.

Не является исключением из данного правила и ч. 1 ст. 5.35 КоАП РФ. Именно родители или лица, их замещающие, нарушая правовые запреты в присутствии несовершеннолетних, способствуют формированию у них уверенности в возможности такого нарушения, а главное – безнаказанности за содеянное. Гл. 12 КоАП РФ содержит достаточное количество составов, которые могут быть совершены при ребенке, однако родитель несет ответственность только за нарушение рассматриваемых правил, а не за неисполнение обязанностей по воспитанию юных граждан. К таким правонарушениям следует отнести ст. 12.6, 12.24, 12.27, 12.30, 12.28 КоАП РФ и ряд других составов. Кроме того, лица, не достигшие 18-летнего возраста, и сами могут совершать противоправные деяния в области безопасности дорожного движения и при условии достижения ими возраста 16 лет могут нести административное наказание. Однако если к моменту совершения вменяемого им правового деликта они такого возраста не достигли, возникает вопрос о привлечении к ответственности родителей или иных законных представителей.

Правоприменительная практика по ч. 1 ст. 5.35 КоАП РФ в субъектах Российской Федерации различна, в отдельных из них требуется система

(два и более раза) для привлечения специального субъекта к ответственности. Такой подход имеет место, например, в Брянской, Воронежской, Московской областях (согласно представленным аналитическим справкам ГУ МВД России, УМВД России данных регионов).

Анализ диспозиции ч. 1 ст. 5.35 КоАП РФ опровергает такую практику толкования рассматриваемой нормы. Для наличия в противоправных действиях специальных субъектов состава правонарушения достаточно единичного, доказанного факта неисполнения (ненадлежащего исполнения) родителями или лицами, их замещающими, обязанностей по воспитанию, обучению, защите прав и интересов несовершеннолетних, которые применительно к гл. 12 КоАП РФ выражаются в неразъяснении детям необходимости соблюдения правил дорожного движения, попустительстве в обеспечении безопасности ребенка как участника дорожного движения и иных деяниях. Правонарушение, предусмотренное ч. 1 ст. 5.35 КоАП РФ, считается оконченным с момента противоправного деяния. Буквальное толкование рассматриваемой нормы свидетельствует о том, что данный состав формальный и для привлечения к ответственности не требуется наступления вредных последствий. Однако они могут учитываться при назначении наказания в качестве отягчающего обстоятельства. Со стороны субъекта такое правонарушение может быть совершено как умышленно (родители или законные представители намеренно побуждают ребенка к нарушению ПДД, например, говорят не пристегивать ремень безопасности, перейти проезжую часть в неустановленном месте и т. д.), так и по неосторожности (не разъясняют правила поведения ребенку как участнику дорожного движения, самонадеянно полагая, что это обязанность образовательных организаций, средств массовой информации и т. д.).

Субъект по рассматриваемому составу – специальный: родители или законные представители несовершеннолетнего, которые документально подтвердили такой факт.

Для выработки единого алгоритма действий сотрудников полиции в случае обнаружения деликтов, предусмотренных ч. 1 ст. 5.35 КоАП РФ, предлагаем дополнить ст. 5.35 КоАП РФ ч. 4 в следующей редакции:

неисполнение родителем или иным законным представителем несовершеннолетнего обязанностей по сохранению жизни и здоровья ребенка при его участии в дорожном движении, в том числе действия (бездействие, создание условий), которые повлекли нарушение несовершеннолетним правил дорожного движения или могут привести к ранению (гибели) несовершеннолетнего участника дорожного движения, если эти действия (бездействие, создание условий) не связаны с

управлением родителем транспортным средством, – влечет наложение административного штрафа в размере трех тысяч рублей;

привели к ранению (гибели) несовершеннолетнего участника дорожного движения, если эти действия не связаны с управлением родителем транспортным средством, –

влечет наложение административного штрафа в размере десяти тысяч рублей.

УДК 351

А.В. Сеногноев

ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ СРЕДСТВ ВИДЕОФИКСАЦИИ В ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Ни для кого не секрет, что обеспечение безопасности дорожного движения представляет собой одну из важнейших задач, стоящих не только перед полицией, но и перед государством в целом. Каждый год в России происходит почти 200 тыс. автомобильных аварий, в которых получают травмы 200–250 тыс. человек, а погибают несколько десятков тысяч человек. По данным международного исследования, смертность на российских дорогах в 3–4 раза выше, чем в ведущих государствах Европы и Азии. В России за год погибает 19 человек на 100 тыс. населения. С этим показателем наша страна находится в середине списка из 193 государств мира. Возглавляют рейтинг с наиболее опасными дорогами Намибия, Таиланд и Иран с показателями 45, 44 и 38 человек на 100 тыс. населения соответственно.

На протяжении последних 8–9 лет в России широкое распространение получили комплексы фотовидеофиксации административных правонарушений. За сутки один комплекс фиксирует несколько сотен нарушений. Одна из причин применения комплексов фотовидеофиксации – профилактическая. Если на каком-то участке дороги устанавливается камера, то количество нарушений скоростного режима постепенно снижается и, как следствие, снижается количество дорожно-транспортных происшествий (ДТП) на этом участке. В целях кардинального изменения ситуации, повышения безопасности дорожного движения и снижения смертности на дорогах России постановлением Правительства Российской Федерации была принята первая целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах». Целью данной программы являлось сокращение в полтора раза к 2012 г. по сравнению с 2004 г. количества лиц, погиб-

ших в ДТП. По итогам 2012 г. выяснилось, что количество погибших в 2012 г. снизилось до 27 991 человека, следовательно, произошло снижение количества погибших в 1,2 раза. После завершения первой целевой программы была принята следующая, которая была рассчитана на 2013–2020 гг. Главной целью этой программы являлось сокращение случаев смерти в результате ДТП к 2020 г. на 8 тыс. человек по сравнению с 2012 г. В 2017 г. произошло более 169 тыс. ДТП, в которых погибло 19 088 человек. Таким образом, можно сделать вывод, что целевые показатели были достигнуты досрочно. В период действия второй целевой программы повышения безопасности дорожного движения количество комплексов фотовидеофиксации увеличилось в десятки раз. Ввиду того что вторая целевая программа по повышению безопасности дорожного движения была завершена досрочно, Правительству России потребовалось определить новые задачи. С этой целью Правительством Российской Федерации было подписано распоряжение от 8 января 2018 г. № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы». Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы (далее – стратегия) разработана в целях определения приоритетов в области безопасности дорожного движения, направлений и способов их достижения, а также для формирования у участников правоотношений в области безопасности дорожного движения представлений относительно перспектив и ориентиров состояния обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации на среднесрочный период.

Более 80 % погибших и более 90 % раненых приходится на долю ДТП, произошедших по вине водителей, которые нарушили правила дорожного движения. Целями Стратегии являются повышение безопасности дорожного движения, а также стремление к нулевой смертности в ДТП к 2030 г. В качестве целевого ориентира на 2024 г. устанавливается показатель социального риска, составляющий не более четырех погибших на 100 тыс. населения. Учитывая, что показатель социального риска в 2017 г. составил 13 погибших, необходимо за семь лет снизить его в три раза.

В Стратегии указан ряд мероприятий, которые необходимо проводить с целью снижения показателей смертности. Одно из них звучит следующим образом: «дальнейшее расширение работ по автоматическому контролю за соблюдением участниками дорожного движения правил дорожного движения, в том числе в части упорядочения размещения работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи». Таким образом,