

нередко выносятся постановления о признании лица виновным в совершении административного правонарушения без назначения наказания либо с вынесением предупреждения. Тем не менее ч. 3.1 ст. 4.1 «Общие правила назначения административного наказания» разъясняет, что в случаях, когда в санкции применяемой статьи или части статьи Особенной части КоАП РФ предусмотрено административное наказание в виде лишения права управления транспортным средством или административного ареста и не предусмотрено административное наказание в виде административного штрафа, административное наказание назначается в виде административного штрафа в размере пяти тысяч рублей. Обратим внимание, что, в соответствии с ч. 1 ст. 4.1.1 КоАП РФ, можно заменить административное наказание в виде административного штрафа на предупреждение, если назначение административного наказания в виде предупреждения не предусмотрено соответствующей статьей Особенной части КоАП РФ, но ч. 2 ст. 3.4 КоАП РФ уточняет: «Предупреждение устанавливается за впервые совершенные административные правонарушения при отсутствии причинения вреда или возникновения угрозы причинения вреда жизни и здоровью людей, объектам животного и растительного мира, окружающей среде, объектам культурного наследия (памятникам истории и культуры) народов Российской Федерации, безопасности государства, угрозы чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, а также при отсутствии имущественного ущерба».

Таким образом, за то, что беременная женщина, не имеющая права управления транспортным средством, находясь за рулем автомобиля, попала в ДТП и скрылась с места происшествия, в соответствии с КоАП РФ, ей должно быть назначено административное наказание в виде административного штрафа в размере пяти тысяч рублей.

Согласитесь, ситуация не из простых. Можно ли ее разрешить с помощью Кодекса Республики Беларусь об административных правонарушениях? Действительно ли данное наказание достигает целей мер административной ответственности, перечисленных в начале наших тезисов?

Следовательно, мы приходим к выводу, что данную проблему необходимо решать путем внесения определенных поправок в КоАП РФ, особенно в части мер административной ответственности, которые нуждаются в комплексной доработке.

УДК 342.9

*А.А. Сушко*

## **СРЕДСТВО ПЕРСОНАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ КАК ИСТОЧНИК ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ**

В новой редакции Правил дорожного движения появился термин «средство персональной мобильности» (СПМ) – устройство или приспособление, не являющееся транспортным средством, 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 пр.).

По умолчанию водитель транспортного средства рассматривается как лицо, управляющее источником повышенной опасности, однако в действующем законодательстве нет определения термина «источник повышенной опасности», есть только понятие «источник повышенной опасности для окружающей среды». Анализ термина позволяет выявить ключевые моменты в определении: объекты деятельности; объекты, осуществляющие виды деятельности, имеющей высокий уровень потенциальной опасности.

В законодательстве Российской Федерации под источником повышенной опасности признается «любая деятельность, осуществление которой создает повышенную вероятность причинения вреда из-за невозможности полного контроля за ней со стороны человека, а также деятельность по использованию, ... и других объектов производственного, хозяйственного или иного назначения, обладающих такими же свойствами». Из определения понятия «владелец источника повышенной опасности», под которым понимается юридическое лицо или гражданин, которые используют его (источник повышенной опасности) в силу принадлежащего им права собственности, права хозяйственного ведения, оперативного управления либо на других законных основаниях (например, по договору аренды, проката, по доверенности на право управления транспортным средством, в силу распоряжения соответствующего органа о передаче ему источника повышенной опасности), следует, что транспортное средство – источник повышенной опасности.

Анализ определений позволяет сделать вывод, что источник повышенной опасности – это объект (не только транспортное средство), который создает повышенную вероятность причинения вреда из-за невозможности полного контроля за ним со стороны человека. Под термином «вред» понимается травмирование или нанесение ущерба здоровью

человека, оборудованию или окружающей среде, «вероятность» – количественная мера возможности того, что произойдет определенное случайное событие, «травмирование» – травматические повреждения: ранения, ушибы, растяжения связок, перелом костей, вывихи суставов.

Применительно к дорожному движению, с учетом изложенного, под источником повышенной опасности следует понимать объект (не только транспортное средство), который создает повышенную вероятность (возможность того, что произойдет) причинения травмирования (ранения, ушибы, растяжения связок, перелом костей, вывихи суставов) из-за невозможности полного контроля за ним со стороны человека, участвующего в дорожном движении.

Не вдаваясь подробно в конструкцию СПМ, следует отметить, что они развивают скорость до 25 км/ч (и более) и предназначены для перевозки физического лица весом от 20 до 100 кг, которое им управляет. Закономерным считаем вопрос: является или нет пешеход, движущийся на СПМ, источником повышенной опасности в соответствии с данным ранее определением?

Движущийся объект удобно характеризовать импульсом силы. Если тело покоится, импульс равен нулю. Ненулевым импульсом обладает любое движущееся тело. Импульс служит мерой того, насколько велика должна быть сила, действующая в течение определенного времени, чтобы остановить или разогнать его с места до данной скорости.

Пешеход весом 60 кг при движении:

со скоростью 5 км/ч (движение шагом) при столкновении с неподвижным объектом подвергается воздействию импульса 83,3 кг\*м/с;

со скоростью 12 км/ч (движение бегом) при столкновении с неподвижным объектом подвергается воздействию импульса 200,0 кг\*м/с;

со скоростью 25 км/ч (движение на СПМ) при столкновении с неподвижным объектом подвергается воздействию импульса 416,0 кг\*м/с.

Воздействие такого импульса на организм человека приведет к возникновению сочетанной травмы. При сочетанной травме пациент получает многочисленные повреждения разных частей тела: головы, грудной клетки, живота, растяжения и разрывы связок конечностей, гематомы, вывихи суставов, повреждения коленных суставов и т. д.

Серьезные травмы чаще всего получают опытные пешеходы на СПМ из-за того, что они уже давно чувствуют себя на данном средстве передвижения очень уверенно. Опытные гонщики любят скорость, резко тормозят, совершают различные пируэты, что может закончиться падением. Большинство гироскутеров или мотоколес могут разогнаться до 15 км/ч, а некоторые и больше. Риск травмы значительно повышает

самоуверенность, человек часто ездит на максимальной скорости, не обращает внимания на пешеходов, транспортные средства, в результате чего может столкнуться с ними, поворачивает во время быстрой езды, занимает неправильное, недостаточно устойчивое положение на доске, ездит в состоянии алкогольного опьянения (даже небольшая доза алкоголя, которая субъективно не ощущается, значительно нарушает координацию движений и способность удерживать равновесие), передвигается по скользкой поверхности и т. п.

Проведенный анализ показывает, что появление СПМ вызывает необходимость внесения дополнений в действующее законодательство, относящееся к вопросам правового регулирования дорожного движения в части термина «источник повышенной опасности» и ответственности лиц, участвующих в дорожном движении на СПМ.

УДК 342.95

*А.О. Халмуратов*

#### **ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Несмотря на существование национальных законодательств о безопасности дорожного движения, трудно точно определить, что мотивирует или иницирует законодательные действия на национальном уровне. Хотя статистика дорожного движения часто может стимулировать принятие законов, она не является единственной движущей силой. К другим факторам относят политическую волю и приверженность на высоком уровне (особенно для административно-правовой реформы), общественное давление, личный опыт законодателей, связанный с ДТП, а также изменения в социальных нормах и ценностях. Глобальные обязательства и рекомендации по лучшей практике от международных политических и технических институтов таких, как Организация Объединенных Наций (ООН), также могут подтолкнуть к реформе законодательства о безопасности дорожного движения. Законодательство в данной области является важной частью комплексной стратегии по обеспечению безопасности дорожного движения, помогающей государствам снизить травматизм и смертность и достичь общих целей в области безопасности дорожного движения.

Международные нормы служат ориентирами и обеспечивают правовую базу, на которой регионы и страны могут основывать научно обоснованную практику. Например, Конвенции ООН о дорожном движении