

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

1949 и 1968 гг. и Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968 г. рекомендуют странам применение наилучшей законодательной практики. Сводная резолюция о дорожном движении, дополняющая Конвенцию о дорожном движении 1968 г., и Европейское соглашение 1971 г. представляют собой руководство по повышению безопасности дорожного движения и основу для большей добровольной гармонизации правил на международном уровне.

Тяжелые последствия для человеческих жизней такие, как растущие тенденции смертности и травматизма, как правило, привлекают внимание к безопасности дорожного движения. Международное внимание было сфокусировано на необходимости принятия мер по снижению травматизма и смертности в связи с публикацией оценочных данных о ежегодном количестве дорожных травм и смертей и, в частности, прогнозируемого ВОЗ повышения рейтинга дорожных травм как основной причины смерти с девятого места в 2004 г. до пятого места в 2022 г., если не будут приняты необходимые меры. Страны должны поддерживать эффективную, всеобъемлющую систему управления информацией о дорожно-транспортном травматизме и смертности, поскольку эти статистические данные оказывают значительное влияние на политику и законодательство. Законодателям требуются дезагрегированные данные, например, по типу участников дорожного движения, рискованному поведению и географическому региону, чтобы они соответствовали местным условиям и рассматриваемым законодательством вопросам.

Социальная норма – это «понятие из социальной психологии, которое относится к неявным правилам или стандартам, выводимым людьми из поведения, которое они наблюдают, или ожиданий, которые они предполагают в своем социальном окружении, и которые направляют их собственное поведение. Они могут быть описательными, другими словами, как ведет себя большинство людей, или предписывающими – как, по мнению других, должен вести себя человек». Законы и нормативные акты могут изменить социальный смысл, приписываемый определенному поведению, и изменить индивидуальное поведение. Социальное значение можно изменить с помощью закона, классифицируя и регулируя поведение, определяя, что является приемлемым, а что нет. Поведение можно изменить, требуя определенных действий, таких, как пристегивание ремнем безопасности, или требуя, чтобы люди воздерживались от определенных действий, таких, как пьянство при вождении.

Для того чтобы такие законы или правила были приняты, необходимо, чтобы законодатели и регулирующие органы были мотивированы к действию. Не менее важна и общественная поддержка законов и норма-

тивных актов, особенно если вводимое законодательство в определенной степени ограничивает личную свободу, убеждения и социальные нормы. Таким образом, степень желанности и возможности законодателей регулировать в стране указанные виды личной деятельности (например, вождение автомобиля) могут зависеть от личных ценностей и от того, как граждане, сами законодатели и правительство соотносят личные свободы с общественным благом. Восприятие обществом и отдельными людьми своих обязанностей и ответственности по отношению к обществу в целом и степень, в которой они готовы отказаться от определенных элементов личной свободы для защиты общества, могут влиять на нормативно-правовые акты о безопасности дорожного движения.

В законодательстве важную роль играют как финансовые, так и человеческие ресурсы. Хотя законодательство часто является основой для бюджетных ассигнований, ассигнования могут не соответствовать мандатам, что делает реализацию практически невозможной.

В некоторых странах перед принятием нового законодательства требуется проведение оценки экономического воздействия. Например, в Австралии для любого нормативного предложения, которое может повлиять на бизнес или некоммерческий сектор, требуется «заявление о влиянии регулирования», за исключением случаев, когда влияние будет незначительным и не приведет к существенному изменению существующих механизмов. Заявление о влиянии регулирования основывается на углубленном анализе, рассмотрении альтернативных предложений и анализе затрат и выгод.

К элементам, которые должны быть рассмотрены, относятся:

- проблема или вопросы, которые привели к появлению предлагаемого законодательства;
- цель или цели;
- жизнеспособные нормативные и ненормативные варианты достижения цели (целей);
- оценка влияния каждого варианта (затраты, выгоды и, когда это уместно, уровни риска) на потребителей, бизнес, правительство и общество;
- заявление о проведении консультаций;
- рекомендуемый вариант;
- стратегия реализации и пересмотра рекомендованного варианта.

Если взять в качестве примера мотоциклетные шлемы, любой новый закон или постановление должны учитывать стоимость разработки и тестирования шлемов и, соответственно, диапазон цен на шлемы, что повлияет на соблюдение правил и, в конечном счете, на эффективность этого вмешательства. Если люди не могут позволить себе купить шле-

мы, а программы по их распространению нет, они не будут соблюдать предписание. В Египте не удалось внедрить политику и законодательство по обязательным детским удерживающим устройствам по причине их стоимости. Другие мероприятия требуют государственных инвестиций, например, обучение полиции, обеспечение соблюдения правил и улучшение инфраструктуры. Часто правительство принимает решение не вводить в законодательство то или иное вмешательство только на основании его стоимости, не принимая во внимание издержки, которых можно избежать семьям после аварии.

Важно взвесить затраты на внедрение вмешательства и затраты на его неприменение. Речь идет о сравнении медицинских расходов, связанных с травмами, и экономических расходов, связанных с потерей производительности, с расходами на внедрение, такими, как увеличение возможностей полиции по обеспечению соблюдения закона или приобретение и установка таких приборов, как камеры контроля скорости.

УДК 342.9

*А.Н. Храбриков*

#### **О СОВЕРШЕНСТВОВАНИИ ОРГАНИЗАЦИИ И ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПРОТИВОДЕЙСТВИЮ АДМИНИСТРАТИВНЫМ ПРАВОНАРУШЕНИЯМ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

С развитием прогресса в последние годы в Республике Беларусь активно используется электрический транспорт. Это нашло свое отражение в программе развития транспортного комплекса на 2021–2025 гг., в которую входят мероприятия по дальнейшей электрификации транспорта. Согласно программе к концу 2025 г. доля электрифицированных транспортных средств, выполняющих городские пассажирские перевозки в регулярном сообщении, должна увеличиться до 30 %.

Электротранспорт – удобный, экологичный, экономичный и приятный способ передвижения, поэтому на дорогах его становится с каждым годом все больше. Электрический транспорт включает в себя не только электромобили и общественный электротранспорт, но и средства персональной мобильности, к которым относят электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства передвижения. За последние несколько лет средства персональной мобильности превратились из необычной новинки в востребованный и комфортный вид транспорта, который в совокупности с краткосроч-

ными сервисами предоставления таких услуг выработал новый способ передвижения. Современные модели средств персональной мобильности могут ездить на большие расстояния, справляться с бездорожьем и отличаются компактностью. Однако использование данных средств на дорогах общего пользования становится серьезным источником повышенной опасности как для пешеходов, так и для лиц, управляющих такими устройствами.

Важно отметить, что средства персональной мобильности могут развивать значительную скорость (от 20 до 80 км/ч), что при ограниченной маневренности создает высокую вероятность потери управления и риска столкновения с другими участниками дорожного движения. При этом многие пользователи устройств, выезжая на дорогу, не используют защитную экипировку, чем подвергают свою жизнь опасности.

Одним из важных преимуществ средств персональной мобильности является отсутствие необходимости получения водительских прав. Но что делать с более мощными моделями, которые обладают значительными характеристиками, позволяющими приравнять данный вид транспорта к скутеру? В связи с этим уже давно назрела необходимость законодательного отнесения лиц, управляющих электрическим транспортом, к определенной категории участников дорожного движения. Так, с 27 октября 2022 г. вступила в действие новая редакция Правил дорожного движения (ПДД), в которой закреплены понятия «велосипед», «веломобиль» и «средство персональной мобильности». Согласно п. 2.5 ПДД, который содержит определение велосипеда и велосипеда, к велосипеду приравниваются аналогичные по конструкции транспортные средства, имеющие электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 0,25 кВт, и максимальную конструктивную скорость движения, определенную его технической характеристикой, не более 25 км/ч либо иной двигатель с аналогичной характеристикой.

П. 2.27 ПДД содержит определение мопеда – это двух- или трехколесное механическое транспортное средство, приводимое в движение двигателем с рабочим объемом до 50 куб. сантиметров (в случае двигателя внутреннего сгорания) или электродвигателем номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и не более 4 кВт и имеющее максимальную конструктивную скорость движения, определенную его техническими характеристиками, не более 50 км/ч. К мопедам приравниваются другие механические транспортные средства с аналогичными характеристиками.

Что касается мопедов, по законодательству Республики Беларусь для управления ими необходимо иметь водительское удостоверение