

**Министерство внутренних дел Российской Федерации**

**Федеральное государственное казённое  
образовательное учреждение высшего образования  
«Орловский юридический институт  
Министерства внутренних дел Российской Федерации  
имени В.В. Лукьянова»**

А.А. Бондарев, Ю.В. Мишина, А.И. Смоляков

**ПРОФИЛАКТИКА И ПРЕСЕЧЕНИЕ  
ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ  
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ,  
СОВЕРШАЕМЫХ ЛИЦАМИ, НЕ ЯВЛЯЮЩИМИСЯ  
ВОДИТЕЛЯМИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

*Учебное пособие*

Орёл  
ОрЮОИ МВД России имени В.В. Лукьянова  
2021

**УДК 351.81**  
**ББК 67.99(2)116.1**  
**Б81**

**Рецензенты:**

**Г.Х. Хадисов**, кандидат юридических наук, доцент  
(Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя);

**А.В. Царев**  
(УГИБДД УМВД России по Ярославской области)

*Бондарев, А.А.*

**Б81**      **Профилактика и пресечение правонарушений в области безопасности дорожного движения, совершаемых лицами, не являющимися водителями транспортных средств : учебное пособие / А.А. Бондарев, Ю.В. Мишина, А.И. Смоляков. – Орёл : ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2021. – 47, [1] с. – 22 экз. – Текст : непосредственный.**

В учебном пособии рассматриваются особенности профилактической работы сотрудников органов внутренних дел, направленной на недопущение нарушений Правил дорожного движения, осуществляемой в отношении участников дорожного движения, не относящихся к категории водителей механических транспортных средств. Анализируется правовой статус пешеходов, пассажиров, велосипедистов, пользователей средств индивидуальной мобильности и иных категорий участников дорожного движения, не являющихся водителями транспортных средств, а также правовые нормы, регулирующие основания и порядок их участия в дорожном движении; предлагаются конкретные профилактические меры, направленные на недопущение нарушений Правил дорожного движения со стороны указанных категорий участников дорожного движения. Также на основании анализа судебной практики даются рекомендации по квалификации противоправных действий пешеходов, пассажиров и иных участников дорожного движения, не отнесенных к водителям механических транспортных средств.

Учебное пособие предназначено для практических сотрудников МВД России, преподавателей, курсантов, слушателей, адъюнктов образовательных организаций МВД России.

Издание представлено в авторской редакции.

**УДК 351.81**  
**ББК 67.99(2)116.1**

© ОрЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2021

## Оглавление

Введение .....	4
§ 1. Административно-правовой статус участников дорожного движения, не являющихся водителями транспортных средств.....	7
§ 2. Меры профилактики нарушений правил дорожного движения, допускаемых лицами, не являющимися водителями транспортных средств.....	19
§ 3. Особенности пресечения, квалификации и документирования нарушений правил дорожного движения, допускаемых лицами, не являющимися водителями транспортных средств.....	34
Заключение.....	46

## Введение

Смерть, наступившая в результате травм, полученных при дорожно-транспортном происшествии (далее – ДТП), занимает одно из первых мест в числе причин смерти человека, как в Российской Федерации, так и в мире в целом. Более того, в докладе о состоянии безопасности дорожного движения в мире, подготовленном в 2015 году Всемирной организацией здравоохранения, было отмечено, что «ДТП являются одной из ведущих причин смерти среди людей в возрасте 15–29 лет»<sup>1</sup>. В соответствии с представленной в вышеуказанном докладе диаграммой смертность среди лиц в возрасте от 15 до 29 лет от травм, полученных в ДТП, почти в полтора раза превышает число смертей от самоубийств и убийств, почти в четыре раза превосходит смертность от утопления и больше чем смертность от любого известного заболевания. А общее число случаев смерти в результате ДТП в мире на протяжении последних 15 лет ежегодно составляет около 1,25 миллиона. В этой связи Генеральная ассамблея ООН, отмечая общемировой характер рассматриваемой проблемы, своей резолюцией от 10 мая 2010 года № 64/255 объявило период с 2011-го по 2020 год «Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения». На национальном уровне в настоящее время реализуется Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 года № 864. А в 2018 году распоряжением Правительства Российской Федерации дополнительно была утверждена «Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы»<sup>2</sup>. В большинстве субъектов Российской Федерации в настоящее время также разработаны и реализуются региональные и муниципальные программы, призванные повысить уровень безопасности на дорогах.

Однако, несмотря на то, что указанные выше программы дали свои существенные результаты, проблема смертности в результате ДТП остается достаточно острой, особенно когда речь заходит о наиболее незащищенной части участников дорожного движения – пешеходах, велосипедистах и иных участниках дорожного движения, не являющихся водителями механических транспортных средств. В России только за 2019 год в ДТП погибло 16 981 человек, в том числе 4 917 (или почти 30 % от общего числа) из них являлись пешеходами. Еще 210 877 человек получили ранения

---

<sup>1</sup> Доклад о состоянии безопасности дорожного движения в мире 2015 [Электронный ресурс]. URL: [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/GSRRS2015\\_Summary\\_RU.pdf?ua=1](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/GSRRS2015_Summary_RU.pdf?ua=1).

<sup>2</sup> Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы [Электронный ресурс]: распоряжение Правительства Рос. Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант-Плюс».

различной степени тяжести, 21 % из которых опять же являлись пешеходами. При этом из 4 917 погибших за 2019 год в результате ДТП пешеходов, 3 274 (или 67 % от общего числа!) погибли в результате того, что сами нарушили требования Правил дорожного движения<sup>3</sup>.

Президент Российской Федерации В.В. Путин в своем послании Федеральному собранию Российской Федерации в 2018 году указал: «наша важнейшая задача – повысить безопасность на дорогах, до минимума снизить смертность в результате ДТП»<sup>4</sup>. В свою очередь В.Н. Кирьянов, будучи начальником Департамента обеспечения безопасности дорожного движения МВД России, отметил, что «важнейшим ключевым направлением в деятельности по обеспечению безопасности движения является защита жизни и здоровья *участников движения*. Снижение числа погибших может быть обеспечено активным и целенаправленным внедрением комплекса мер, способных *нейтрализовать* или, по крайней мере, смягчить тяжесть последствий ДТП»<sup>5</sup>. То есть основной целью деятельности государства по обеспечению безопасности дорожного движения является обеспечение гарантий реализации конституционного права каждого человека на жизнь, которая в первую очередь реализуется путем профилактики и пресечения правонарушений в области безопасности дорожного движения, в том числе в отношении участников дорожного движения, не являющихся водителями механических транспортных средств.

Объектом исследования являются общественные отношения, участниками которых являются сотрудники органов внутренних дел, осуществляющие профилактику нарушений Правил дорожного движения, и участники дорожного движения, не относящиеся к категории водителей механических транспортных средств, допускающие данные нарушения.

Цель исследования заключается в комплексном анализе особенностей деятельности сотрудников органов внутренних дел, осуществляемой в целях профилактики, выявления и пресечения правонарушений в области дорожного движения, совершаемых лицами, не являющимися водителями механических транспортных средств, а также выявлении мер, направленных на совершенствование указанной деятельности и разработке на этой основе научно обоснованных предложений по совершенствованию действующего законодательства и практики привлечения рассматриваемых

---

<sup>3</sup> Показатели состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 10.09.2020).

<sup>4</sup> Послание Президента Федеральному Собранию от 01.03.2018 [Электронный ресурс] / Президент России. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/56957> (дата обращения: 10.09.2020).

<sup>5</sup> Кирьянов В.Н. О приоритетных направлениях в области обеспечения безопасности дорожного движения // Аналитический вестник Совета Федерации. 2008. № 13 (358). С. 10.

категорий участников дорожного движения к административной ответственности.

Практическая значимость настоящего исследования обусловлена тем, что в настоящее время государство активно реализует комплекс мер, направленных на снижение уровня смертности и травматизма от дорожно-транспортных происшествий, при этом большая часть предупредительных мер в рассматриваемой области направлена на прогнозирование возможных дорожно-транспортных происшествий с целью нейтрализации условий их возникновения. В этой связи меры по предупреждению и пресечению административных правонарушений в области дорожного движения, совершаемых пешеходами и иными участниками дорожного движения, не являющимися водителями механических транспортных средств, могут быть использованы сотрудниками органов внутренних дел. Кроме того, сформулированные научно обоснованные выводы и предложения могут быть использованы при совершенствовании нормативной правовой базы, регулирующей вопросы применения профилактических мер к участникам дорожного движения, не являющимся водителями механических транспортных средств.

## **§ 1. Административно-правовой статус участников дорожного движения, не являющихся водителями транспортных средств**

Субъектом административных правонарушений, ответственность за совершение которых предусмотрена главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ), может быть исключительно только лицо, участвующее в дорожном движении. При этом следует отметить, что определение понятия «участник дорожного движения» в нашей стране в настоящее время закреплено законодательно. В соответствии с Федеральным законом от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» «участник дорожного движения» – это лицо, принимающее непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителя транспортного средства, пешехода, пассажира транспортного средства. Аналогичное определение данного понятия содержится и в Правилах дорожного движения, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 (далее – Правила дорожного движения). Таким образом, исходя из нормативно закрепленного определения, можно сделать вывод, что современное отечественное законодательство предусматривает три основных категории участников дорожного движения:

- водитель транспортного средства (включая лицо, управляющее велосипедом, извозчика и т.д.);
- пешеход;
- пассажир транспортного средства.

Рассмотрим более подробно вышеуказанные категории. Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» под понятием «водитель» понимает лицо, управляющее транспортным средством (в том числе обучающее управлению транспортным средством). Учитывая, что под понятие транспортного средства попадает, в том числе, и велосипед, то, соответственно, формально под данное понятие подходит максимально широкое число лиц, включая велосипедистов. Более того, «Конвенция о дорожном движении», заключенная в г. Вене 8 ноября 1968 года<sup>6</sup> (далее – Конвенция о дорожном движении) прямо указывает, что термин «водитель» означает всякое лицо, управляющее транспортным средством, автомобилем и т.д. **(включая велосипеды)** или ведущее по дорогам скот, стада, упряжных, вьючных или верховых животных.

В свою очередь Правила дорожного движения в сравнении с Федеральным законом от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности до-

---

<sup>6</sup> Конвенция о дорожном движении [Электронный ресурс]: заключена в г. Вене 8 ноября 1968 г.: ратифицирована Указом Президиума ВС СССР от 29 апреля 1974 г. № 5938-VIII с оговоркой и заявлениями. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

рожного движения» дают более широкое определение понятия «водитель», указывая, что это лицо, управляющее каким-либо транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо. Также отмечается, что к водителю приравнивается обучающий вождению.

В то же время Правила дорожного движения, хотя и определяют велосипед как разновидность транспортного средства, отдельно содержат самостоятельное определение «велосипедиста», под которым понимается лицо, управляющее велосипедом. Для чего вводить отдельно понятие «велосипедист», когда данное понятие является составной частью понятия «водитель транспортного средства», становится понятно при изучении прав и обязанностей данных категорий, определенных Правилами дорожного движения, что будет рассмотрено нами далее.

Таким образом, в настоящее время в понятие «водитель» включаются лица, управляющие механическими транспортными средствами, гужевыми повозками, велосипедисты, погонщики, а также лица, обучающие вождению на специально оборудованных автомобилях.

Понятие «Пешеход» в Федеральном законе от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» не раскрывается, хотя и неоднократно используется. В свою очередь Правила дорожного движения понимают под пешеходом лицо, находящееся вне транспортного средства *на дороге* либо на пешеходной или велопешеходной дорожке и не производящее на них работу. Дополнительно к пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску. С 2014 года<sup>7</sup> к пешеходам также приравниваются лица, использующие для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства. Особенно важным для нас является последнее, так как в понятие «иные аналогичные средства» можно включить неограниченный круг средств индивидуальной мобильности, число которых в настоящее время ограничивается только фантазией и финансовыми возможностями их пользователей. Не случайно в этой связи в Паспорт федерального проекта «Безопасность дорожного движения» был включен пункт об обучении родителей и детей правилам (особенностям) «передвижения детей на велосипедах, самокатах, гироскутерах и других современных средствах передвижения»<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> О внесении изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 22 марта 2014 г. № 221. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

<sup>8</sup> Паспорт федерального проекта «Безопасность дорожного движения» [Электронный ресурс]: утв. протоколом заседания проектного комитета по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» от 20 декабря 2018 г. № 4. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Конвенция о дорожном движении также не раскрывает понятия «пешеход», однако Международное соглашение от 1 мая 1971 года включило в указанную Конвенцию подпункт о том, что к пешеходам приравниваются лица, везущие детскую коляску, коляску для больного, инвалидную коляску или любое другое транспортное средство, небольших размеров и без двигателя, лица, ведущие велосипед или велосипед с подвесным двигателем, а также инвалиды, передвигающиеся в инвалидных колясках, приводимых в движение ими самими или двигающиеся со скоростью пешехода<sup>9</sup>.

Таким образом, мы видим, что понятие пешехода в российском и международном законодательстве имеет определенные различия, а также, что в настоящее время в понятие «пешеход» включаются лица, не только передвигающиеся пешком, но и осуществляющие движение на роликах, на самокате, на инвалидной коляске, в том числе (с 2019 года) с электродвигателем<sup>10</sup> (причем в отличие от Конвенции о дорожном движении действующие на территории Российской Федерации Правила дорожного движения не требуют, чтобы лицо, передвигающееся на инвалидной коляске, обязательно являлось инвалидом и осуществляло движение со скоростью пешехода), а также ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску. Учитывая, что в понятие «иные аналогичные средства» можно включить любые средства передвижения, не подпадающие под понятие «транспортные средства», то с юридической точки зрения к пешеходам следует относить лиц передвигающихся на скейтбордах, гироскутерах, сегвеях, моноколесах и иных подобных средствах индивидуальной мобильности.

Понятие «пассажир», также как и понятие «пешеход», не раскрывается ни Федеральным законом от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», ни Конвенцией о дорожном движении. В свою очередь Правила дорожного движения понимают под «пассажиром» любое лицо, кроме водителя, находящееся в транспортном средстве (на нем), а также лицо, которое входит в транспортное средство (садится на него) или выходит из транспортного средства (сходит с него).

То есть, еще раз повторимся, современное отечественное законодательство предусматривает три основных категории участников дорожного движения, рассмотренных выше. В то же время и КоАП РФ, и Уголовный

---

<sup>9</sup> Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении, открытую для подписания в Вене 8 ноября 1968 года [Электронный ресурс]: с поправками, вступ. в силу для России 28 августа 1993 г., 27 января 2001 г. и 26 марта 2006 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

<sup>10</sup> О внесении изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 24 ноября 2018 г. № 1414. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

кодекс Российской Федерации (далее – УК РФ) предусматривают установление различной ответственности для:

- водителей **механических** транспортных средств (статьи 264 и 264.1 УК РФ, статьи 12 главы КоАП РФ, за исключением статей 12.29, 12.30);

- пешеходов и пассажиров транспортных средств (часть 1 статьи 12.29, статья 12.30 КоАП РФ и статья 268 УК РФ);

- **иных** участников дорожного движения (части 2 и 3 статьи 12.29, статья 12.30 КоАП РФ и статья 268 УК РФ).

И если в УК РФ под иными участниками дорожного движения можно понимать велосипедистов и извозчиков, так как из субъектов уголовной ответственности по данным статьям исключаются водители именно **механических** транспортных средств, то КоАП РФ не только прямо исключает две вышеуказанные категории из понятия «другие участники дорожного движения», но также исключает их него и водителя транспортного средства (понимая под ним лицо, которое управляет транспортным средством со строго установленными параметрами двигателя, либо на управление которым требуется получение специального права).

Аналогичную путаницу в понятиях, когда под водителем транспортного средства, вопреки требованиям Правил дорожного движения, понимается исключительно лицо, управляющее **механическим** транспортным средством, мы видим и в постановлении Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 25 июня 2019 года № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях»<sup>11</sup>. Так, например, указывая, что субъектом административного правонарушения по статье 12.27 КоАП РФ является водитель транспортного средства, указанный Пленум Верховного Суда Российской Федерации отмечает, что не могут быть привлечены к ответственности по указанной статье лица, *управляющие велосипедом, возчики* или другие лица, непосредственно участвующие в процессе дорожного движения, не учитывая при этом, что в соответствии с Правилами дорожного движения все перечисленные им категории признаются водителями транспортного средства. Позиция Пленума Верховного Суда Российской Федерации здесь, скорее всего, обусловлена примечанием к статье 12.1 КоАП РФ, отмечающим, что «под транспортным средством в настоящей статье следует понимать автотранспортное средство с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания более 50 кубических сантиметров или максимальной мощностью электродвигателя более

---

<sup>11</sup> О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: постановление Пленума Верховного Суда Рос. Федерации от 25 июня 2019 г. № 20. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

4 киловатт и максимальной конструктивной скоростью более 50 километров в час, а также прицепы к нему, подлежащие государственной регистрации, а в других статьях настоящей главы также трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право»<sup>12</sup> и особенностями привлечения к административной ответственности по данной статье, а именно тем, что основным наказанием за совершение правонарушения, ответственность за которое предусмотрена частями 2 и 3 статьи 12.27 КоАП РФ, является лишение права управления транспортными средствами, которое можно применить только к лицам, наделенным специальным правом и, следовательно, невозможно применить к велосипедисту, извозчику либо погонщику скота.

В связи с этим целесообразным является рассмотрение вопроса о порядке допуска к участию в дорожном движении и особых требованиях к поведению на дороге всех вышеуказанных категорий участников дорожного движения.

В настоящее время особые требования по допуску к участию к дорожному движению Федеральным законом от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» установлены, по сути, только для водителей **механических** транспортных средств, хотя в содержании указанного закона везде фигурирует более общее понятие – «водитель транспортного средства». Именно для водителей механических транспортных средств установлены ограничения по возрасту, состоянию здоровья, а также установлено требование о сдаче экзаменов по знанию Правил дорожного движения и наличию навыков по управлению соответствующими транспортными средствами.

В свою очередь в числе участников дорожного движения, не относящихся к категории водителей механических транспортных средств, особо следует выделить велосипедистов. Именно для данной категории участников дорожного движения Правилами дорожного движения установлено наибольшее число ограничений. При этом велосипедисты разделены на три категории в зависимости от их возраста:

- велосипедисты старше 14 лет;
- велосипедисты старше 7 лет, но моложе 14 лет;
- велосипедисты моложе 7 лет.

И для каждой указанной категории Правилами дорожного движения предусмотрены свои требования.

Так, велосипедисты старше 14 лет должны двигаться по велосипедным, велопешеходным дорожкам или полосам для велосипедистов, а при

---

<sup>12</sup> Кодекс Рос. Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ: с изм. от 31 июля 2020 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

их отсутствии, либо при движении в колонне или с грузом, превышающим по ширине 1 метр, – по краю проезжей части в один ряд. В случае невозможности двигаться по краю проезжей части, допускается движение на велосипеде по обочине. Движение по пешеходным дорожкам и тротуарам запрещается за исключением случаев сопровождения велосипедиста в возрасте до 14 лет либо перевозки ребенка в возрасте до 7 лет. Учитывая, что в большинстве населенных пунктов нашей страны отсутствуют специально выделенные велосипедные дорожки или полосы для велосипедистов, то, по сути, данная категория велосипедистов приравнена к водителям механических транспортных средств. Более того, установленные для велосипедистов данной возрастной категории правила дорожного движения практически идентичны правилам движения, установленным для водителей мопедов (для которых уже требуется получение водительского удостоверения на право управления транспортным средством категории «М»). Отличие заключается лишь в том, что водителям мопедов категорически запрещается движение по тротуарам или пешеходным дорожкам, а велосипедистам разрешается только в исключительных случаях и то при условии, что данное движение не создает помех для пешеходов и не будет подвергать их опасности (пункт 24.6 Правил дорожного движения).

В свою очередь движение велосипедистов в возрасте от 7 до 14 лет осуществляться только по тротуарам, пешеходным, велосипедным и велопешеходным дорожкам, а также в пределах пешеходных зон. То есть данная категория велосипедистов обладает правами и обязанностями наиболее характерными именно для велосипедистов, как участников дорожного движения.

Последняя же категория, то есть велосипедисты в возрасте до 7 лет, в соответствии с Правилами дорожного движения, по сути, полностью приравнена к пешеходам, так как двигаться им разрешается только по тротуарам, пешеходным и велопешеходным дорожкам (*на стороне для движения пешеходов*), а также в пределах пешеходных зон. Единственным отличием от статуса пешехода является запрет на переход дороги по пешеходному переходу. Более того, данные требования являются даже более жесткими, так как ни в каких случаях не допускают движения велосипедистов в возрасте до 7 лет по обочине или краю проезжей части, что в исключительных случаях разрешается пешеходам.

Рассмотрев права и обязанности данной категории участников дорожного движения, следует отметить, что здесь мы в очередной раз сталкиваемся с определенными противоречиями, установленными законодателем. Так, лицо в возрасте до 7 лет, передвигаясь на велосипеде, не имеет права двигаться по краю проезжей части или обочине, так как оно является велосипедистом (пункт 24.4 Правил дорожного движения). В то же время, если ребенок в возрасте до 7 лет будет передвигаться на самокате, то он

будет признан пешеходом, и на него эти ограничения распространяться не будут.

Кроме того, велосипедисту вне зависимости от возраста запрещено пересекать дорогу по пешеходному переходу (пункт 24.8 Правил дорожного движения). В то же время лицо, передвигающееся на самокате, является пешеходом и, соответственно, должно переходить дорогу по пешеходному переходу (пункт 4.3 Правил дорожного движения). То же самое касается лиц, передвигающихся на роликах и иных средствах индивидуальной мобильности.

Более того, вышеуказанные противоречия осложняются еще и тем, что в настоящее время Правила дорожного движения никак не определяют понятие «самокат» и, соответственно, не делают различия между самокатом в общепринятом смысле этого слова и самокатами, оборудованными электродвигателями, что является достаточно актуальным, учитывая исключение в 2019 году требования об отсутствии двигателя у инвалидной коляски. А расплывчатость большинства определений, содержащихся в настоящее время в Правилах дорожного движения, приводит к тому, что при большом желании электросамокаты (с электродвигателем мощностью менее 0,25 кВт) в настоящее время можно отнести к категории «самокаты», а можно подвести и под категорию «велосипед с электродвигателем». В свою очередь более мощные электросамокаты (с электродвигателем мощностью более 0,25 кВт) вполне подходят под определение «мопед», содержащееся в Правилах дорожного движения, что и нашло отражение в решении Верховного суда Российской Федерации от 4 октября 2018 года № 21-АД18-4<sup>13</sup>.

Еще одной категорией участников дорожного движения, не относящихся к водителям механических транспортных средств, являются лица, управляющие гужевой повозкой (санями) или являющиеся погонщиками выючных, верховых животных или стада. При этом не играет роли, какие животные запряжены в гужевую повозку или сани. Так постановлением Московского городского суда от 6 мая 2019 года № 4а-1563/2019 (оставленным в силе постановлением Верховного Суда Российской Федерации от 26 ноября 2019 года № 5-АД19-244) женщина, передвигавшаяся на сани с собачьей упряжкой, в силу требований пункта 1.2. Правил дорожного движения, была признана водителем транспортного средства со всеми вытекающими последствиями.

Для данной категории участников дорожного движения Правилами дорожного движения также установлены свои требования, которые имеют

---

<sup>13</sup> Требование: Об отмене актов о привлечении к ответственности, предусмотренной ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ, за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения [Электронный ресурс]: постановление Верховного Суда Рос. Федерации от 4 октября 2018 г. № 21-АД18-4. Доступ из справ.-правовой системы «Консультант-Плюс».

определенные особенности. Здесь следует отметить, что современные реалии приводят к тому, что число рассматриваемых участников дорожного движения неуклонно снижается и в скором времени может практически сойти к нулю. В настоящее время управлять гужевой повозкой (санями), быть погонщиком вьючных, верховых животных или стада при движении по дорогам может быть лицо только старше 14 лет. В остальном к данной категории участников дорожного движения требования предъявляются как к водителям тихоходных транспортных средств (что обусловлено скоростью передвижения гужевых повозок (саней) и верховых животных), за исключением того, что им разрешается двигаться по обочине при условии, что это не будет создавать помех для пешеходов.

Две вышерассмотренных категории объединяет порядок привлечения к административной ответственности. В отличие от водителей механических транспортных средств, пешеходов и пассажиров транспортных средств, любое нарушение Правил дорожного движения, совершенное велосипедистом или лицом, управляющим гужевой повозкой (санями) или являющиеся погонщиками вьючных, верховых животных или стада, необходимо будет квалифицировать по части 2 статьи 12.29. КоАП РФ. Дополнительным объединяющим элементом будет являться установление повышенной ответственности при нарушении указанными лицами нарушений Правил дорожного движения в состоянии опьянения. В этом случае их действия квалифицируются по части 3 статьи 12.29 КоАП РФ. При этом сам факт управления велосипедом или гужевой повозкой (санями) в состоянии опьянения при отсутствии иных нарушений Правил дорожного движения в соответствии со сложившейся практикой также будет образовывать состав административного правонарушения, так как будет являться нарушением требованием пункта 2.7 указанных Правил.

Нарушения Правил дорожного движения, повлекшие создание помех в движении транспортных средств либо причинение вреда здоровью потерпевшего, квалифицируются одинаково, вне зависимости от того, совершены ли они пешеходами или пассажирами транспортных средств либо велосипедистами или лицами, управляющими гужевой повозкой (санями) или являющимися погонщиками вьючных, верховых животных или стада. В этой связи мы рассмотрим их ниже.

Исходя из того, что мы увидели, можно отметить, что одной из основных проблем административно-правового статуса таких участников дорожного движения как велосипедисты (для категории старше 14 лет) и лица, управляющие гужевой повозкой (санями) или являющиеся погонщиками вьючных, верховых животных или стада, является то, что они, будучи, по сути, во многом приравнены к водителям механических транспортных средств, допускаются к участию в дорожном движении в рассмотренных выше статусах в возрасте 14 лет, то есть тогда, когда они не могут быть привлечены ни к административной, ни к уголовной ответ-

ственности за нарушение требований Правил дорожного движения. Более того, хотя пункт 1.3 Правил дорожного движения и устанавливает требование о том, что участники дорожного движения обязаны знать и соблюдать относящиеся к ним требования Правил, сигналов светофоров и разметки, никаких требований о проверке уровня данных знаний и ответственности за их отсутствие либо недостаточный для безопасного движения по дорогам уровень ничем не установлено.

Завершая рассмотрение административно-правового статуса велосипедистов и лиц, управляющих гужевой повозкой (санями), следует отметить, что, несмотря на максимальную схожесть двух рассмотренных выше категорий, они имеют одно существенное отличие. Велосипедист, который слез с велосипеда и ведет его рядом с собой, обретает статус пешехода, а лицо, управляющее гужевой повозкой (санями), в аналогичной ситуации, сохраняет статус водителя. Более того, в соответствии с пунктом 25.3 Правил дорожного движения, водитель гужевой повозки (саней) при выезде на дорогу с прилегающей территории или со второстепенной дороги в местах с ограниченной обзорностью должен вести животное (Правила не уточняют, какое!) под уздцы.

Следующей категорией участников дорожного движения, административно-правовой статус которых мы рассмотрим, являются пешеходы. На пешеходов, как и на остальных участников дорожного движения, также распространяются требования пункта 1.3 Правил дорожного движения о том, что они обязаны знать и соблюдать относящиеся к ним требования Правил, сигналов светофоров, знаков и разметки, а также выполнять распоряжения регулировщиков, действующих в пределах предоставленных им прав и регулирующих дорожное движение установленными сигналами. Естественно, что никакого особого порядка по допуску указанной категории участников дорожного движения к участию в данном движении не существует и не может существовать. Также как по вполне понятным причинам не существует и каких-либо возрастных ограничений для их участия в дорожном движении. Все это приводит к тому, что, несмотря на требования вышеназванного пункта 1.3 Правил дорожного движения, что многие пешеходы, как участники дорожного движения, либо совсем не знают предъявляемых к ним Правилами требований, либо знают их лишь в максимально общих чертах. Как результат, из 4 917 погибших за 2019 год в результате ДТП пешеходов, 3 274 (то есть 2/3 или 67 % от общего числа!) погибли в результате того, что сами нарушили требования Правил дорожного движения<sup>14</sup>.

---

<sup>14</sup> Показатели состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 10.09.2020).

В то же время раздел 4 Правил дорожного движения предъявляет к пешеходам с одной стороны достаточно четкие, но с другой стороны достаточно разнонаправленные требования.

Так, пешеходы всегда должны двигаться по тротуарам, пешеходным дорожкам, велопешеходным дорожкам, а при их отсутствии – по обочинам. При отсутствии указанных элементов или невозможности передвижения по ним разрешается двигаться по краю проезжей части. И вот здесь появляется первое разнонаправленное требование. Если пешеход идет просто так, то он должен двигаться навстречу движению транспортных средств. Если же пешеход передвигается в инвалидной коляске или ведет мотоцикл, мопед, велосипед, либо идет в составе пешей колонны, то он должен двигаться по ходу движения транспортных средств. С одной стороны, данные требования Правил дорожного движения понятны: велосипедисты и водители мопедов обязаны ехать по ходу движения, и унификация правила движения пешеходов по краю проезжей части привела бы к тому, что каждый раз, когда данные участники дорожного движения решили спешиться, то они обязаны были бы пересекать проезжую часть. С другой стороны, никаких требований по оборудованию инвалидной коляски световозвращателями или фонарями в Правилах дорожного движения нет. И как быть лицам, сопровождающим лиц, передвигающихся на инвалидной коляске?

Еще одним разнонаправленным требованием является запрет на движение пешеходов по проезжей части с одновременным разрешением на данное передвижение, если передвижение по тротуарам, пешеходным дорожкам, велопешеходным дорожкам невозможно. Что подразумевается под невозможностью передвижения по указанным элементам автодорог, Правилами дорожного движения не уточняется.

Также при движении по обочинам или краю проезжей части, а также при переходе дороги вне населенного пункта в пешеходы обязаны иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями транспортных средств. В населенных пунктах данное требование носит рекомендательный характер. Еще одно требование Правил дорожного движения, наверное, наиболее часто нарушаемое пешеходами и служащее причиной дорожно-транспортных происшествий, устанавливает запрет на выход пешеходов на проезжую часть до того, как они оценят расстояние до приближающихся транспортных средств, их скорость и убедятся, что переход будет для них безопасен. А при переходе дороги вне пешеходного перехода пешеходы, кроме того, не должны создавать помех для движения транспортных средств и выходить из-за стоящего транспортного средства или иного препятствия, ограничивающего обзорность, не убедившись в отсутствии приближающихся транспортных средств.

Еще одной категорией участников дорожного движения являются пассажиры. Объем требований, предъявляемых к пассажирам Правилами дорожного движения, в сравнении с другими участниками дорожного движения минимален. По большому счету, они сводятся к обязанности быть пристегнутым ремнем безопасности (либо находиться в мотошлеме в случае поездки на мотоцикле) и запрету на открывание во время движения дверей транспортного средства, на осуществление посадки и высадки до полной остановки транспортного средства и на отвлечение от управления транспортным средством водителя. Так же, как и в случае с пешеходами, никакого особого порядка по допуску указанной категории к участию в дорожном движении не существует, как не существует и каких-либо возрастных ограничений для их участия в дорожном движении.

Объем ответственности, наступающей за нарушение Правил дорожного движения, для пешеходов и пассажиров идентичен. Обе вышеназванные категории за нарушение любых Правил дорожного движения при отсутствии последствий в виде помех для движения транспортных средств либо причинения вреда здоровью или гибели потерпевшего, привлекаются к административной ответственности исключительно в соответствии с частью 1 статьи 12.29 КоАП РФ. При этом в отличие от велосипедистов или лиц, управляющих гужевой повозкой (санями) или являющихся погонщиками вьючных, верховых животных или стада, нахождение пешеходов или пассажиров в состоянии опьянения не будут служить основанием для изменения квалификации совершенного им правонарушения. В то же время в соответствии с требованием части 1 статьи 4.3 КоАП РФ нахождение указанных лиц в состоянии опьянения либо их отказ от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения при наличии достаточных оснований полагать, что они находятся в состоянии опьянения, будет являтьсяотягчающим обстоятельством.

В случае если нарушение Правил дорожного движения, совершенное участником дорожного движения, не являющегося водителем механического транспортного средства, повлекло помехи для движения транспортных средств либо причинение вреда здоровью или гибель потерпевшего, то такие деяния квалифицируются по статье 12.30 КоАП РФ либо по статье 268 УК РФ (в зависимости от тяжести последствий). При этом не будет иметь значения, к какой категории участников дорожного движения (велосипедист, погонщик, пассажир, пешеход и так далее) будет отнесено лицо, допустившее нарушение Правил дорожного движения. И здесь также наличие состояния опьянения у лиц, допустивших нарушения Правил дорожного движения, не будет влиять на квалификацию совершенного ими противоправного действия.

Таким образом, подводя итог рассмотрению вопроса об административно-правовом статусе участников дорожного движения, не являющихся водителями механических транспортных средств, можно отметить, что и

Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», и Правила дорожного движения, предусматривают три основных категории участников дорожного движения: водитель транспортного средства, пешеход, пассажир транспортного средства. При этом в число водителей транспортных средств включаются не только лица, управляющие механическими транспортными средствами, но и велосипедисты, лица, управляющие гужевой повозкой (санями) или являющиеся погонщиками выючных, верховых животных или стада, лица, обучающие вождеванию. Однако, несмотря на это, Правила дорожного движения устанавливают различные требования, права и обязанности для всех вышеперечисленных категорий водителей. Более того, различные права и обязанности установлены для различных возрастных категорий велосипедистов.

В свою очередь понятие пешехода в российском и международном законодательстве имеет определенные различия, а также, что в настоящее время в понятие «пешеход» включаются лица, не только передвигающиеся пешком, но и осуществляющие движение на роликах, на самокате, на инвалидной коляске, в том числе (с 2019 года) с электродвигателем<sup>15</sup> (причем в отличие от Конвенции о дорожном движении действующие на территории Российской Федерации Правила дорожного движения не требуют, чтобы лицо, передвигающееся на инвалидной коляске, обязательно являлось инвалидом и осуществляло движение со скоростью пешехода), а также ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску. Учитывая, что в понятие «иные аналогичные средства» можно включить любые средства передвижения, не подпадающие под понятие «транспортные средства», то с юридической точки зрения к пешеходам следует относить лиц передвигающихся на скейтбордах, гироскутерах, сегвеях, моноколесах и иных подобных средствах индивидуальной мобильности.

В то же время нормативные правовые акты, устанавливающие административную и уголовную ответственность за нарушения Правил дорожного движения, объединяют в одну категорию всех участников дорожного движения, не являющихся водителями механических транспортных средств.

---

<sup>15</sup> О внесении изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 24 ноября 2018 г. № 1414. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

## **§ 2. Меры профилактики нарушений правил дорожного движения, допускаемых лицами, не являющимися водителями транспортных средств**

Правовая политика большинства развитых стран на современном этапе характеризуется внедрением в управленческие и правоохранительные отношения человекоцентристской идеологии. Роль мер принуждения при регулятивном воздействии на общественную систему и отдельных граждан перемещается на второй план, а на первое место в сфере противодействия административным правонарушениям выходит их профилактика.

Толковый словарь русского языка С.И. Ожегова и Н.Ю. Шведовой раскрывает профилактику, как «совокупность предупредительных мероприятий, направленных на сохранение и укрепление нормального состояния, порядка»<sup>16</sup>. А.Г. Лекарь под профилактикой понимает процесс выявления, устранения причин и условий, способствующих совершению правонарушений<sup>17</sup>. Ф.Р. Сундунов, А.К. Мишин говорят о профилактике правонарушений как о «предупреждении возможной трансформации каких-то обстоятельств в причинные характеристики возможных правонарушений»<sup>18</sup>. Н.М. Сизикова определяет профилактику правонарушений как совокупность мер различного характера, в том числе «наиболее объемную по целевой направленности форму принуждения, направленную на устранение правовых аномалий в обществе еще до момента совершения правонарушения»<sup>19</sup>.

Нормативно понятие профилактики правонарушений в настоящее время закреплено в статье 2 Федерального закона от 23 июня 2016 года № 182-ФЗ «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации»<sup>20</sup>. Под профилактикой правонарушений понимается «совокупность мер социального, правового, организационного, информационного и иного характера, направленных на выявление и устранение причин и условий, способствующих совершению правонарушений, а также на оказание воспитательного воздействия на лиц в целях недопущения совершения правонарушений или антиобщественного поведения». Таким образом, профилактика является самым ранним, начальным этапом предупреди-

---

<sup>16</sup> Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка. 2010–2014 [Электронный ресурс]. URL: <http://Ozhegov.TextoLogia.ru> (дата обращения: 10.09.2020).

<sup>17</sup> Лекарь А.Г. Профилактика преступлений. М.: Юрид. лит., 1972.

<sup>18</sup> Сундунов Ф.Р., Мишин А.К. Профилактика правонарушений: учебно-методическое пособие. Казань: Издательство Казанского университета, 1989. С. 14.

<sup>19</sup> Сизикова Н.М. Профилактика правонарушений в области избирательного права: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2008. С. 9.

<sup>20</sup> Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации: Федер. закон Рос. Федерации от 23 июня 2016 г. № 182-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2016. № 26 (часть I), ст. 3851.

тельной деятельности, направленной на недопущение правонарушения, выявление и устранение обстоятельств, приводящих к их возникновению.

Исходя из представленного определения, можно выделить ряд основных черт профилактики правонарушений:

1. Комплексность: профилактика правонарушений подразумевает одновременное использование мер различного характера (правового, социального и др.).

2. Превентивный характер: профилактика правонарушений направлена на предупреждение возможных правонарушений, а не на уже совершенные.

3. Целевое воздействие на причины и условия совершения правонарушений.

4. Воспитательное воздействие на широкий круг лиц, в том числе склонных к противоправному или антиобщественному поведению.

Выделяют два вида профилактики правонарушений: общую и индивидуальную.

Общая профилактика правонарушений направлена на выявление и устранение причин, порождающих правонарушения, и условий, способствующих совершению правонарушений или облегчающих их совершение, а также на повышение уровня правовой грамотности и развитие правосознания граждан.

Индивидуальная профилактика правонарушений направлена на оказание воспитательного воздействия на отдельные категории лиц, (безнадзорных и беспризорных несовершеннолетних, лиц без определенного места жительства и ряда других, непосредственно указанных в части 2 статьи 24 Федерального закона от 23 июня 2016 года № 182-ФЗ «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации»), на устранение факторов, отрицательно влияющих на их поведение, а также на оказание помощи лицам, пострадавшим от правонарушений или подверженным риску стать таковыми.

Профилактика правонарушений осуществляется по шестнадцати основным направлениям, в числе которых обеспечение безопасности дорожного движения и транспортной безопасности.

Одним из ключевых направлений государственной демографической политики Российской Федерации является снижение смертности и травматизма в результате ДТП. По состоянию на 1 октября 2020 года в России зарегистрировано 106 591 ДТП с пострадавшими. Из них 4 931 наездов на велосипедистов, 3 222 падений пассажиров, 532 наезда на животное и гужевого транспорт. При этом велосипедисты пострадали в 4 898 случаях, пассажиры транспортных средств – в 38 960. В 27 579 происшествиях

травмы различной степени тяжести получили пешеходы, в 383 – иные участники дорожного движения<sup>21</sup>.

Основной причиной ДТП по-прежнему остается человеческий фактор. При этом нередко виновником становится не водитель механического транспортного средства, а другой участник дорожного движения. Как уже отмечалось, каждое десятое ДТП в России происходит по вине пешехода, допускающего нарушение правил дорожного движения. Из 12 707 случаев, зарегистрированных в период с января по октябрь 2020 года, в которых пострадали дети до 16 лет, вина водителей механических транспортных средств усматривалась в 9 920 случаях<sup>22</sup>. То есть 22 % происшествий имели место по вине пешеходов, велосипедистов и иных участников дорожного движения, не являющихся водителями.

Стремясь минимизировать возможность получения вреда всеми участниками дорожного движения, государство предпринимает комплекс мер для их защиты, разрабатывая и последовательно реализуя программы, в том числе долгосрочные, предусматривающие меры социально-правового, организационно-технического характера; обеспечивающие совершенствование законодательных и нормативных актов, регламентирующих, в том числе, правовое положение лиц, участвующих в дорожном движении.

Последовательно принимаемые государством меры позволили не только сократить количество погибших в ДТП, но и снизить социальный риск. Так, за последние семь лет общее количество погибших сократилось с 26 997 человек в 2013 году до 16 095 в 2019, а их число на 100 тысяч населения снизилось с 18,8 до 11,52<sup>23</sup>. Поддержание достигнутых результатов и дальнейшее снижение уровня дорожно-транспортного травматизма невозможно без создания системы эффективных мер, направленных на профилактику правонарушений в области дорожного движения. Необходимость изменения мировоззрения участников дорожного движения, в сторону осознанного соблюдения ими Правил дорожного движения, формирования отрицательного отношения общества к правонарушителям сегодня не вызывает сомнений. В настоящее время основным объектом профилактики является водитель. Безусловно, большое количество дорожно-транспортных происшествий происходит по его вине. Вместе с тем, обязательность получения водителем легального допуска к участию в дорожном движении не только расширяет возможности государства по применению к этой категории участников мер государственного принуждения, но и детерминирует изучение ими нормативов и стандартов в области дорожного

---

<sup>21</sup> Показатели состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 10.09.2020).

<sup>22</sup> Там же.

<sup>23</sup> Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» [Электронный ресурс]. URL: <https://fcp.economy.gov.ru/cgi-bin/cis/fcp.cgi/Fcp/ViewFcp/View/2020/409> (дата обращения: 10.09.2020).

движения. Изучение Правил дорожного движения для таких участников дорожного движения как пешеходы, пассажиры, велосипедисты, возчики, как уже отмечалось, нередко сводится к объему информации, полученной в процессе изучения школьной программы. Между тем количество административных правонарушений, допускаемых перечисленными лицами, чрезвычайно велико. Так, в 2015 году сотрудниками Госавтоинспекции было выявлено 2 953 650 нарушений Правил дорожного движения велосипедистами, пешеходами, возчиками, погонщиками, пассажирами и иными участниками дорожного движения, не являющимися водителями механических транспортных средств. В 2016 году – 2 839 568, в 2017 – 2 973 469, в 2018 – 2 346 667, в 2019 – 2 662 062 правонарушения<sup>24</sup>. Для сравнения: общее количество административных правонарушений предусмотренных КоАП РФ, пресеченных сотрудниками органов внутренних дел в 2019 году (без учета административной практики по линии деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения и подразделений по вопросам миграции) составило 7,3 миллиона<sup>25</sup>. Однако в первом случае в статистику включены правонарушения, ответственность за которые предусмотрена всего двумя статьями КоАП РФ: 12.29 и 12.30. Во втором речь идет обо всех административных правонарушениях, по которым должностные лица органов внутренних дел уполномочены составлять протоколы об административных правонарушениях (не отнесенных к компетенции Госавтоинспекции или подразделений по вопросам миграции). А это более 180 статей. Кроме того, значительная часть нарушений Правил дорожного движения, совершенных пешеходами и пассажирами, остаются латентными. Такая ситуация требует разработки и последовательной реализации целевых профилактических мероприятий, ориентированных на конкретные группы участников дорожного движения и активизации работы по формированию в обществе негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения.

На сегодня основополагающим нормативным правовым актом, регулирующим вопросы организации и обеспечения безопасности в области дорожного движения, является Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения». Определяя правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения, он не содержит

---

<sup>24</sup> Показатели состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 10.09.2020).

<sup>25</sup> Уточненный годовой отчет о ходе реализации и оценке эффективности государственной программы «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности» за 2019 год [Электронный ресурс]. URL: <https://мвд.пф/Deljatelnost/gosprogram/Gosprogramma/%D0%BE%D1%82%D1%87%D0%B5%D1%82-%D0%BE-%D1%85%D0%BE%D0%B4%D0%B5-%D1%80%D0%B5%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D0%B7%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%B8-%D0%BF%D1%80%D0%BE%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%BC%D0%BC%D1%8B-2019> (дата обращения: 10.09.2020).

положений, напрямую регулирующих деятельность субъектов, ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения, по формированию негативного отношения к нарушениям в рассматриваемой сфере и созданию основ профилактики нарушений Правил дорожного движения. Вместе с тем, государство называет профилактическую деятельность одним из приоритетных способов повышения безопасности дорожного движения. Так, Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. №1-р, относит к основным направлениям деятельности, наряду с защищенностью от дорожно-транспортных происшествий и их последствий наиболее уязвимых участников дорожного движения, изменение поведения участников данных общественных отношений для обеспечения безусловного соблюдения ими действующих норм и правил дорожного движения. Повышение правосознания участников дорожного движения, обеспечение соблюдения ими норм и правил, действующих в этой области, названы государством в качестве задачи, выполнить которую планируется в рамках реализации подпрограммы «Повышение безопасности дорожного движения» государственной программы Российской Федерации «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности». При этом в качестве основных ожидаемых результатов реализации подпрограммы ее создатели прогнозируют возрастание уровня грамотности, ответственности и самосознания участников дорожного движения, а также формирование навыков безопасного поведения на дороге у несовершеннолетних.

Под профилактикой правонарушений Правил дорожного движения понимают совокупность мер социального, правового, организационного, информационного и иного характера, направленных на выявление и устранение причин и условий, способствующих совершению правонарушений в области безопасности дорожного движения, а также на оказание воспитательного воздействия на все категории участников дорожного движения в целях недопущения совершения ими правонарушений или антиобщественного поведения.

Представляя собой целенаправленную деятельность, осуществляемую уполномоченными субъектами, профилактика направлена на предупреждение нарушений правил, нормативов и стандартов, действующих в области безопасности дорожного движения, распространение знаний по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, разъяснение законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, регламентирующих поведение участников дорожного движения. Меры профилактики должны охватывать максимально широкую категорию граждан, включая лиц, в отношении которых не могут быть применены административные или уголовные наказания в силу не достижения ими возраста привлечения к ответственности.

Как процесс, характеризующийся взаимодействием системы «субъект–объект», профилактика правонарушений Правил дорожного движения осуществляется по следующей схеме:

- выявление объектов профилактики;
- изучение их психологических особенностей, поведения в различных ситуациях и других факторов;
- целенаправленное воздействие на объекты научно обоснованными способами со стороны субъектов профилактики.

Поскольку в данном исследовании в качестве объектов профилактики нами выделены такие группы участников дорожного движения как пешеходы, велосипедисты, пассажиры, представляется необходимым рассмотреть психологические особенности лиц, входящих в перечисленные категории, отметить специфику их поведения в дорожной обстановке.

Каждый участник дорожного движения периодически становится пешеходом. Соответственно, поведение этой категории лиц в определенном смысле является самым распространенным видом дорожного поведения. Основная особенность этих участников дорожного движения – максимальная зависимость от индивидуальных природных данных. Так, пешеходы имеют разные способности в передвижении, начальную скорость, наименьшую инерционность. Пешеход способен максимально быстро изменить траекторию движения или остановиться. При этом у других участников дорожного движения может не наблюдаться объективных критериев, позволяющих спрогнозировать поведение пешехода. Так, например, ребенок, переходящий проезжую часть в неустановленном месте может испугаться и попытаться вернуться в начальную точку, изменив направление своего движения на 180°. Пешеход, осуществляя движение по обочине, может неожиданно выйти на проезжую часть, чтобы обойти лужу. Эти природные особенности делают поведение пешехода наименее предсказуемым для окружающих. С другой стороны, Правила дорожного движения содержат минимальное количество норм, запрещающих определенное поведение пешеходов. Поэтому эта категория участников дорожного движения имеет меньше всего ограничений в свободе передвижения. Так, например, пешеходу не запрещено находиться на проезжей части в состоянии опьянения. Даже если действия пьяного пешехода, нарушившего Правила дорожного движения, повлекли за собой создание помех для транспорта, такое поведение не повлечет за собой усиления ответственности.

Пешеходы, нарушая Правила дорожного движения, достаточно часто ориентируются на провоцируемое или групповое поведение. Стоит одному из пешеходов начать переходить проезжую часть в запрещенном месте или в ситуации, когда разрешающий сигнал светофора еще не включен, другие могут присоединиться к нарушителю. В результате исследования кон-

формности<sup>26</sup> участников дорожного движения было доказано, что частота нарушений требований безопасности дорожного движения пешеходами (переход через проезжую часть на красный свет) при провоцируемом поведении одного из группы лиц, ожидающих зеленого сигнала светофора, возрастает до 50 %.

Нередко причиной нарушения Правил дорожного движения становится неумение ориентироваться в сложной дорожной ситуации. Так, например, подавляющее большинство пешеходов не имеют представления о значениях сигнала регулировщика, в связи с чем, переходят проезжую часть хаотично, нередко создавая помеху для движения транспортного потока, движущегося на разрешающий сигнал. Особенно часто затруднения с ориентацией в дорожной обстановке возникают у лиц старше 65 лет. Для таких пешеходов кроме того свойственно сужение внимания. Возрастной пешеход чаще следит за сигналами светофора в ущерб наблюдению за транспортными средствами, в том числе, осуществляющими поворот на разрешающий сигнал; не знает возможностей поведения окружающих участников дорожного движения.

Интересно, что поведение взрослых пешеходов на нерегулируемых переходах отличается большей дисциплинированностью, чем на переходах, оборудованных светофором. Казалось бы – что может быть проще, чем дожидаться разрешающего сигнала светофора и перейти проезжую часть? Однако пешеходы склонны начинать движение на запрещающий сигнал светофора в целом ряде ситуаций, наиболее частыми из которых являются:

- отсутствие в зоне прямой видимости транспортных средств;
- включение разрешающего сигнала светофора транспортного светофора для автотранспорта, следующего в попутном направлении при трехфазном светофорном регулировании;
- невозможность перейти проезжую часть без промежуточной остановки на островке безопасности.

Такое поведение на дороге обусловлено потребностью, характерной для любого участника дорожного движения, – преодолеть максимальное расстояние за минимально возможное время. При этом каждый пешеход при передвижении испытывает два мотива: на обеспечение безопасности и достижения высокой эффективности. Поскольку мотивы противоборствующие, реализовать их одновременно не всегда представляется возможным. Как правило, в условиях городской среды с ее высоким темпом жизни, люди отдают предпочтение второму мотиву, т.е. эффективности. Постоянно спешат и стремятся все сделать быстрее, чтобы больше успеть. Когда передвижение долго не связано с пересечением дорог, то о безопасности они

---

<sup>26</sup> От позднелат. *conformis* – «подобный», «сообразный» – изменение в поведении или мнении человека под влиянием реального или воображаемого давления со стороны другого человека или группы людей.

забывают совсем. При нахождении в таком состоянии длительное время у пешеходов формируется установка на эффективность, а безопасность уходит на второй план. Дополнительно такая тенденция усиливается наличием на пешеходных переходах у пешеходов приоритета по отношению к водителям. Однако Правила дорожного движения акцентируют внимание (а статистика это подтверждает), что пересечение проезжей части даже по пешеходному переходу требует внимательности и концентрированности. Только в 2019 году в Российской Федерации произошло 18 849 наездов на пешеходов в границах пешеходных переходов. При этом каждое десятое происшествие – по причине нарушения Правил дорожного движения самими пешеходами<sup>27</sup>.

К сожалению, широко распространенное в России утверждение «пешеход всегда прав» ошибочно позволяет многим пешеходам трактовать любые свои действия на дороге как правомерные, не учитывая и, в ряде случаев, не понимая действий и возможностей других участников дорожного движения. Следование правилу «если я тут иду, водитель должен затормозить» способно не только привести к созданию аварийной ситуации, но и повлечь последствия в виде причинения вреда здоровью, а иногда и жизни участника дорожного движения. Однако пешеход, осознающий законы физики и их действие на примере движущегося автомобиля, способный спрогнозировать дорожную ситуацию, никогда не будет опираться на упомянутый выше тезис.

Рассматривая психологические аспекты поведения в дорожной среде пешеходов, следует отдельно отметить особенности поведения на дороге детей. Детям-пешеходам свойственны:

- импульсивность;
- спонтанность;
- отсутствие опыта поведения на проезжей части или минимальный опыт;
- слабое развитие способностей предвидения последствий своих действий и поведения окружающих.

Кроме того существуют определенные особенности, оказывающие влияние на поведение ребенка в дорожной среде, характерные для разных возрастных групп. Так, для дошкольников характерно:

- неразвитость бокового зрения (затрудняет не только общую оценку происходящего на дороге, но и копирование позитивного поведения взрослого, находящегося рядом);
- расторможенность и отсутствие координации движений (например путаются ноги при быстрой ходьбе, что затрудняет выполнение действий,

---

<sup>27</sup> Показатели безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 10.09.2020).

даже если ребенок сознательно выполняет все правила дорожного движения для пешеходов);

- неразвитость способности ориентироваться в пространстве, что, в частности, затрудняет распознавание источников звуков и их направления, определение своего местоположения относительно других объектов на дороге;

- неразвитость слухового восприятия, что не позволяет ребенку быстро отличить один сигнал (раздражитель) от другого, например звук работающего двигателя от других шумов на дороге, для правильного выбора направления движения;

- маленький объем памяти и внимания;

- преобладание игровых представлений о дорожных объектах, над реальными.

Для школьников младших классов характерно:

- затрудненность определения пространственных положений и взаимоотношений объектов на дороге;

- преобладание потребности в движении над осторожностью;

- неумение предвидеть последствия дорожной ситуации;

- сложности в определении скоростных характеристик транспортных средств;

- увеличенное время реакции при принятии решений в дорожной среде (например, взрослый пешеход принимает решение о начале перехода проезжей части за 0,8-1 с: ребенок младшего школьного возраста – за 3-4 с;

- неумение анализировать влияние погодных условий и состояния дорожного покрытия ввиду неразвитого логического мышления;

- отсутствие «чувства времени», не позволяющего правильно определить необходимый временной запас для выполнения какого-либо действия в дорожной среде (например, на переход проезжей части);

- потребность в новых впечатлениях и чрезмерная увлеченность.

Для подростков характерно:

- стремление к острым ощущениям, экспериментированию, в том числе с собственной жизнью (для подростков-пешеходов выражается в использовании для перемещения в дорожной среде различных устройств, позволяющих двигаться со скоростью, существенно превышающей обычную скорость пешеходов: сигвеев, электросамокатов, джамперов);

- конформная ориентация;

- стремление к самоутверждению, в том числе путем совершения потенциально опасных действий «на слабо» («спокойный переход» проезжей части на опасном расстоянии от транспортных средств, игнорирование сигналов светофоров, демонстративное игнорирование ограждений для пешеходов на опасных участках дорог);

- поверхностное, а нередко и нигилистическое отношение к соблюдению Правил дорожного движения;

- «отвлекающее поведение» в дорожной среде (переход проезжей части во время разговора по телефону, движение по обочине в наушниках).

Безопасность собственного поведения в условиях движения, особенно на пешеходных переходах, зачастую переоценивается детьми всех возрастов. Однако готовность к риску в большей степени свойственна мальчикам, чем девочкам.

Несмотря на то обстоятельство, что пользователи средств индивидуальной мобильности еще не выделены в отдельную группу участников дорожного движения, а относятся к пешеходам, следует отметить ряд психологических и поведенческих особенностей лиц, перемещающихся в дорожной среде на электросамокатах, сигвеях, моноколесах. В частности, значительное количество пользователей средств индивидуальной мобильности считают что:

- передвижение на таких устройствах не подчиняется каким-либо правилам;

- перемещаться с использованием такого устройства можно в состоянии опьянения;

- движение по проезжей части в отсутствие транспортных средств - норма (забывая о своем статусе пешехода);

- имеют преимущество перед «обычным» пешеходом, поскольку их скорость движения выше.

Рассматривая перемещение по городу с использованием какого-либо из перечисленных устройств как способ добраться до места назначения с минимальными временными потерями (не выступая при этом в роли пассажира), пользователи средств индивидуальной мобильности нередко забывают о безопасности других участников дорожного движения, игнорируя их законные интересы и создавая опасные дорожные ситуации.

К пассажирам действующие Правила дорожного движения, как уже отмечалось в первом параграфе, предъявляют минимальные требования, направленные, в первую очередь на обеспечение их безопасности в дорожной среде. Однако многие из этих участников дорожного движения считают даже их излишними и избыточными. При выявлении сотрудниками Госавтоинспекции пассажира, не пристегнутого ремнем безопасности, реакция последнего нередко варьируется от удивления до не скрываемой агрессии. Как правило, об обязанности быть пристегнутыми при поездке, пассажиры осведомлены, равно как о запрете открывать двери во время движения. Однако нередко нарушители считают описанные нормы декларативными. На требования сотрудника полиции выполнить указанное в правовой норме предписание пассажиры достаточно часто вступают в дискуссию, приводя примеры из опыта «знакомых своих знакомых», которые избежали тяжелых последствий в дорожно-транспортном происшествии исключительно благодаря тому, что не были пристегнуты на момент аварии. В ситуации, когда пассажир – участник дорожного движения высту-

пает еще и субъектом транспортного права, в качестве аргумента для водителя, требующего пристегнуться ремнем безопасности, нередко выдвигается тезис «я плачу, поэтому поступаю так, как хочется мне». Однако если во время движения такой пассажир получает травму, (которой он мог избежать, если бы был пристегнут: например, связанной с экстренным торможением автомобиля), претензии к водителю следуют незамедлительно.

Количество велосипедистов, особенно в крупных городах, постоянно растет. Однако существующая дорожная инфраструктура не позволяет в подавляющем большинстве случаев организовать их движение по специально выделенным дорожкам. В результате велосипедист становится «пасынком дорожного движения». На проезжей части он мешает водителям автомобилей, двигаясь, зачастую вынужденно, не по правому краю проезжей части. При движении по тротуару или пешеходной дорожке – создает неудобства пешеходам. Исследования об отношении обычных людей к велосипедистам, проведенные группой австралийских ученых, выявили, что 49 % опрошенных считают этих участников дорожного движения «менее человечными», то есть не ровней себе. Негативное отношение к велосипедистам по полученным данным схоже с враждебностью к некоторым расовым группам. Так, средний рейтинг велосипедистов – 82 из 100, где 100 – «полностью человечные». Этот рейтинг – ниже, «чем отношение американцев к европейцам, японцам, австралийцам, мексиканским иммигрантам». Более того, согласно данным исследования, около 70 % велосипедистов притеснялись автомобилистами в той или иной форме<sup>28</sup>. В свою очередь, велосипедисты отвечают агрессией. Анализ поведения велосипедистов, их видеороликов и сообщений в сети «Интернет», позволяет проследить именно такую тенденцию. Велосипедистов раздражают пешеходы на велодорожках, выводят из себя подрезающие на дороге автомобилисты. Как следствие – в течение последних нескольких лет в ряде стран, в том числе в России, отмечается рост дорожно-транспортных происшествий с участием велосипедистов. Так, в 2018 году количество наездов на велосипедистов выросло на 7,6 %, в 2019 году – на 2,6 %, за 9 месяцев 2020 года – на 5,6 %<sup>29</sup>. Участились и случаи наездов велосипедистами на пешеходов. Объяснить такую ситуацию отчасти можно как невнимательностью водителей механических транспортных средств, так и низкой сознательностью владельцев двухколесного транспорта, их нежеланием видеть окружающую обстановку и думать как за себя, так и за других участников дорож-

---

<sup>28</sup> Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. Dehumanization of cyclists predicts self-reported aggressive behaviour toward them: A pilot study [Электронный ресурс]. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1369847818308593?via%3Dihub#> (дата обращения: 10.09.2020).

<sup>29</sup> Показатели безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 10.09.2020).

ного движения, неразвитым навыком прогнозирования опасных дорожных ситуации и выхода их них.

Воздействие на объекты профилактики со стороны субъектов профилактической деятельности должно носить целенаправленный характер и включать как широкий спектр мер. Поскольку участники дорожного движения не отнесены к категории лиц, в отношении которых проводится индивидуальная профилактика правонарушений, все меры профилактики нарушений Правил дорожного движения, допускаемых лицами, не являющимися водителями механических транспортных средств, необходимо рассматривать в контексте общих мер профилактики.

Общие меры профилактики нарушений Правил дорожного движения пешеходами, пассажирами, велосипедистами можно условно разделить на две группы:

- меры, направленные на выявление и устранение причин нарушений Правил дорожного движения и условий, способствующих совершению или облегчающих их совершение;

- меры, направленные на повышение уровня правовой грамотности и развитие правосознания участников дорожного движения, не являющихся водителями механических транспортных средств.

Меры профилактики входящие в обе представленные группы реализуются путем применения:

- мер по совершенствованию нормативного, информационного, методического и ресурсного обеспечения профилактики правонарушений в области безопасности дорожного движения;

- воспитательных мер, направленных на формирование у членов общества нравственной позиции, ориентированной на базовые общечеловеческие ценности, формирующих в общественном сознании нетерпимость к противоправному поведению и антиобщественным действиям в дорожной среде;

- технических мер посредством использования современных технических средств организации дорожного движения, средств контроля (в том числе работающих в автоматическом режиме) за состоянием безопасности дорожного движения;

- правовых мер, включая участие в разработке проектов нормативных правовых актов регулирующих правовой статус участников дорожного движения.

В целях выявления и устранения причин нарушений Правил дорожного движения участниками дорожного движения, не являющимися водителями механических транспортных средств, а равно условий, способствующих их совершению, субъектами профилактики могут осуществляться следующие мероприятия:

- анализ мест дорожно-транспортных происшествий, произошедших по вине пешеходов, велосипедистов, возчиков, с целью установления фак-

торов, спровоцировавших указанных лиц на нарушение Правил дорожного движения;

- внесение предложений об изменении режима работы светофорных объектов с учетом активности не только транспорта, но и пешеходных потоков;

- системный анализ массива протоколов об административных правонарушениях и постановлений по делам об административных правонарушениях, составленных в отношении пешеходов, пассажиров, лиц, управляющих велосипедом, возчиков, с целью определения улиц и участков дорог, на которых перечисленными лицами наиболее часто совершаются правонарушения с последующим осмотром выявленных «точек притяжения», установлением и устранением факторов, способствующих нарушению Правил дорожного движения;

- инициация установки пешеходных ограждений в местах, где иными способами организовать безопасное движение пешеходов не представляется возможным или обоснованным;

- своевременное обновление дорожной разметки, обеспечение видимости дорожных знаков, обозначающих пешеходный переход и места остановки общественного транспорта;

- проведение периодических проверок наличия и состояния пешеходных ограждений, дорожных знаков, дорожной разметки, и иных средств, позволяющих правильно ориентироваться в дорожной обстановке в местах расположения социальных объектов;

- внесение предложений о корректировке действующих правовых норм, устанавливающих ответственность за совершение административных правонарушений пешеходами, пассажирами, лицами, управляющими велосипедами, возчиками с целью обеспечения возможности назначения дифференцированного наказания с учетом обстоятельств, смягчающих или отягчающих административную ответственность;

- создание комплексной пешеходной инфраструктуры для инвалидов, повышающей безопасность их передвижения по пешеходному переходу и устраняющей препятствия для маломобильных групп людей, с использованием тактильной плитки, звуковых маяков, тактильных табличек и пиктограмм, индукционных систем.

Исследования в области правосознания участников дорожного движения показывают, что на его формирование, развитие и совершенствование оказывает влияние множество факторов. В их числе:

- 1) законопослушное, достойное подражания поведение родителей, характер воспитания и психологический климат в семье;

- 2) качественный уровень воспитания и обучения, закрепление и развитие у учащихся основ правосознания в средних и высших образовательных учреждениях;

3) распространение средствами массовой информации информационных материалов, формирующих правовую грамотность и правосознание участников дорожного движения;

4) эффективность правосудия, безупречность и эффективность деятельности судов и органов, принимающих и исполняющих решения в отношении рассматриваемой категории участников дорожного движения;

5) эффективная и профессиональная деятельность Госавтоинспекции по выявлению и пресечению правонарушений в области безопасности дорожного движения;

6) доступность для участников дорожного движения квалифицированной юридической помощи;

7) создание и распространение информационных технологий, рекламирующих модели законопослушного поведения в качестве общественно одобряемого образца<sup>30</sup>.

В целях повышения уровня правовой грамотности и развития правосознания участников дорожного движения, не являющихся водителями механических транспортных средств, субъектами профилактики могут осуществляться следующие мероприятия:

- разработка наглядных материалов, отражающих требования Правил дорожного движения к движению велосипедистов, и распространение таких листовок, брошюр, буклетов, в том числе путем вручения лицам, осуществляющим покупку велосипедов или аренду в пунктах проката;

- организация постоянных теле-, радиопередач и рубрик по проблемам безопасности дорожного движения, адресованных определенной целевой аудитории (пешеходам, пассажирам и так далее);

- ведение теле- и радиорепортажей с автодорог и улиц, мест совершения ДТП с участием пешеходов, велосипедистов и иных участников дорожного движения, не являющихся водителями механических транспортных средств, из лечебных учреждений, залов суда, передача интервью со свидетелями, участниками ДТП, а также пострадавшими в них лицами;

- освещение в средствах массовой информации, социальных сетях ситуаций, когда правомерное поведение пешехода, велосипедиста, пассажира позволило в сложной дорожной ситуации избежать дорожно-транспортного происшествия или минимизировать причиненный вред;

- вовлечение подростков в число активных участников проекта «Юные помощники инспектора движения» с целью формирования осознанных навыков поведения на дороге как у самих «юных помощников», так и у пешеходов и пассажиров транспортных средств, нарушающих требования Правил дорожного движения;

---

<sup>30</sup> Кириченко А.В., Волгин С.И. Акмеологический анализ уровня развития правосознания субъектов автодорожного движения // Акмеология. 2011. № 3 (39). С. 94.

- оказание содействия в изучении Правил дорожного движения и основ безопасного поведения на дороге в детских дошкольных учреждениях, школах, домах творчества в целях предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма;

- разработка наглядных материалов о действиях участников дорожного движения, не являющихся водителями механических транспортных средств по сигналам регулировщика; особенностях дорожного движения при появлении на проезжей части специального транспортного средства с включенным специальным звуковым сигналом и проблесковым маячком, а так же проведение целевых занятий по указанной тематике с пешеходами и велосипедистами в общеобразовательных и профессиональных образовательных организациях;

- проведение разъяснительной работы сотрудниками органов внутренних дел в отношении конкретного пешехода, возчика, велосипедиста, пассажира, допустившего нарушение Правил дорожного движения, с разъяснением неблагоприятных последствий для других участников движения (например, для водителя, управляющего транспортным средством в случае выявления правонарушения совершенного его пассажиром);

- информирование участников дорожного движения, не являющихся водителями транспортных средств, о психологических особенностях человека при управлении автомобильным транспортом, специфике остановки транспортных средств и действий водителя при экстренных ситуациях для формирования взаимопонимания между водителями, пешеходами и пассажирами;

- проведение сотрудниками Госавтоинспекции специальных рейдовых мероприятий по выявлению пешеходов и велосипедистов, допускающих систематическое нарушение Правил дорожного движения и не оплачивающих административный штраф в установленные законом сроки, с целью обеспечения неотвратимости наказания за нарушение закона;

- оказание содействия общественным организациям, объединяющим различные категории участников дорожного движения, в преодолении правового нигилизма пешеходов и велосипедистов, в том числе путем квалифицированного консультирования по вопросам правоприменения в области дорожного движения;

- создание и обновление информационных и справочных ресурсов по вопросам обеспечения дорожного движения в сети «Интернет».

### **§ 3. Особенности пресечения, квалификации и документирования нарушений правил дорожного движения, допускаемых лицами, не являющимися водителями транспортных средств**

Как мы отмечали в предыдущих параграфах, в отличие от водителей механических транспортных средств, для которых изучение норм, устанавливающих права и обязанности участников дорожного движения, является обязательным условием получения права управления транспортными средствами, большинство пешеходов, пассажиров, велосипедистов, лиц, управляющих гужевой повозкой, имеют лишь общее представление о требованиях Правил дорожного движения. Между тем, обязанности пассажиров и пешеходов конкретизированы. А к движению велосипедистов, гужевых повозок и прогону животных установлен ряд дополнительных, особых требований. Невыполнение предусмотренных Правилами дорожного движения обязанностей, нарушение установленных требований влечет юридическую ответственность.

Административная ответственность для пешеходов и пассажиров наступает в случае совершения ими:

- нарушения Правил дорожного движения (часть 1 статьи 12.29 КоАП РФ);
- нарушения Правил дорожного движения, повлекшего создание помех в движении транспортных средств (часть 1 статьи 12.30 КоАП РФ);
- нарушения Правил дорожного движения, повлекшего по неосторожности причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего (часть 2 статьи 12.30 КоАП РФ).

Административная ответственность для лиц, управляющих велосипедом, возчиков или других лиц, непосредственно участвующих в процессе дорожного движения (за исключением пассажиров, пешеходов, и водителей транспортных средств) наступает в случае совершения ими:

- нарушения Правил дорожного движения (часть 2 статьи 12.29 КоАП РФ);
- нарушения Правил дорожного движения, совершенного в состоянии опьянения (часть 2 статьи 12.29 КоАП РФ);
- нарушения Правил дорожного движения, повлекшего создание помех в движении транспортных средств (часть 1 статьи 12.30 КоАП РФ);
- нарушения Правил дорожного движения, повлекшего по неосторожности причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего (часть 2 статьи 12.30 КоАП РФ).

Уголовная ответственность для лиц, не являющихся водителями механических транспортных средств наступает, если нарушение ими правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств:

- повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека (часть 1 статьи 268 УК РФ);

- повлекло по неосторожности смерть человека (часть 2 статьи 268 УК РФ);

- повлекло по неосторожности смерть двух или более лиц (часть 3 статьи 268 УК РФ).

И если к уголовной ответственности пешеходы, пассажиры и иные участники дорожного движения, не являющиеся водителями механических транспортных средств привлекаются редко (так, в 2017 году по части 1 статьи 268 УК РФ было осуждено 11 человек, по части 2 статьи 268 УК РФ – 11, по части 3 статьи 268 УК РФ – 3; в 2018 году – 11, 8 и 3 человека соответственно; в 2019 году 9, 5 и 2 человека соответственно<sup>31</sup>), то с привлечение к административной ответственности дело обстоит иначе. Только за 2019 год к административной ответственности были привлечены 1 832 341 пешеход, 214 098 пассажиров, 17 899 велосипедистов, возчиков, погонщиков вьючных животных или стада<sup>32</sup>.

Наиболее часто пешеходы допускают такие нарушения Правил дорожного движения как:

- переход дороги в произвольном месте при наличии в зоне видимости пешеходного перехода или перекрестка;

- переход проезжей части на запрещающий сигнал светофора;

- переход проезжей части на регулируемом пешеходном перекрестке по диагонали, в отсутствие соответствующей разметки;

- движение по проезжей части на самокатах, роликах, джамперах, моноколесах, сигвелях;

- движение вне населенных пунктов по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости без видимых водителям транспортных средств предметов со световозвращающими элементами;

- движение по краю проезжей части по ходу движения транспортных средств.

Нередко пешеходы оказываются неосведомленными о необходимости руководствоваться при переходе проезжей части сигналами регулировщика, требования освободить проезжую часть транспортным средствам с включенными проблесковым маячком синего цвета (синего и красного цветов) и специальным звуковым сигналом.

Причины нарушения Правил дорожного движения пешеходами можно условно разделить на две группы: организационно-технические и личностные.

---

<sup>31</sup> Сводные статистические сведения о состоянии судимости в России за 2019 год. Отчет о числе осужденных по всем составам преступлений Уголовного кодекса Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=5259> (дата обращения: 10.09.2020).

<sup>32</sup> Показатели безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 10.09.2020).

Организационно-технические связаны с недостаточным уровнем организации дорожного движения. К таким причинам можно отнести:

- отсутствие переходных переходов в непосредственной близости от социально ориентированных учреждений, остановок общественного транспорта;
- значительное, нередко превышающее требование нормативов, расстояние между пешеходными переходами на перегонах улиц;
- отсутствие или недостаточное количество пешеходных ограждений в местах дорог, опасных для перехода;
- непродуманное, неудобное для пешеходов размещение надземных пешеходных переходов;
- недостаточную видимость дорожных знаков «пешеходный переход»;
- наличие неукрепленных обочин вне населенных пунктов;
- отсутствие тротуаров, пешеходных дорожек или их неудовлетворительное состояние;
- несоответствие подъездов к пешеходным переходам требованиям, предъявляемым для движения лиц с ограниченными возможностями здоровья;
- наличие несанкционированных парковок, в том числе на тротуарах, вынуждающих пешеходов осуществлять движение по проезжей части;
- отсутствие отдельно выделенной фазы в светофорном регулировании для движения пешеходов на сложных перекрестках с интенсивным движением;
- нескоординированная работа светофорных объектов, не позволяющих пешеходам перейти дорогу, состоящую из нескольких проезжих частей, во время включения одной фазы светофора;
- отсутствие ограждений на детских площадках, расположенных в непосредственной близости от дороги;
- отсутствие визуальной информации для пешеходов о ближайшем пешеходном переходе.

Во вторую группу можно объединить причины нарушения Правил дорожного движения, связанные с уровнем правосознания, воспитания, образованности и возрастом пешеходов. В их числе:

- низкая социальная ответственность большого количества участников дорожного движения;
- толерантное отношение пешеходного сообщества к нарушению Правил дорожного движения;
- относительно невысокие санкции за нарушение Правил дорожного движения пешеходами;
- наличие установки «пешеход всегда прав, поскольку водитель управляет источником повышенной опасности»;
- отсутствие навыков прогнозирования дорожных ситуаций;

- подражание детей взрослым участникам дорожного движения, нарушающим Правила дорожного движения;

- игры детей на проезжей части и вблизи нее в разные времена года (особенно в зимний и летний период);

- недостаточная информированность пешеходов о действующих правовых нормах в области безопасности дорожного движения, в том числе в связи с отсутствием образовательных программ для детей и взрослых на центральных каналах ТВ в прайм-тайм;

- неправильный выбор места перехода проезжей части при высадке из маршрутного транспорта;

- особенности восприятия степени опасности дорожной обстановки при переходе проезжей части у детей и пожилых людей.

В особую группу пешеходов – нарушителей можно выделить лиц, использующих для перемещения по улицам различные устройства, в том числе, оборудованные электродвигателем: сигвеи, электросамокаты, моноколеса и другие подобные устройства. Передвигаясь на них с достаточно высокой скоростью, сопоставимой со скоростью велосипедистов, эти пешеходы гораздо чаще допускают такие нарушения Правил дорожного движения как движение по проезжей части при наличии тротуаров, переход (а фактически переезд) проезжей части на запрещающий сигнал светофора.

Анализ правоприменительной практики позволяет сделать вывод, что наиболее часто велосипедисты они допускают следующие нарушения Правил дорожного движения:

- движение по пешеходному переходу на велосипеде (не спешившись);

- движение по всей ширине проезжей части, а не по ее правому краю;

- движение по правому краю проезжей части велосипедиста моложе 14 лет;

- движение по тротуару с интенсивным пешеходным потоком сопровождающееся созданием помех для движения пешеходов;

- поворот налево через проезжую часть, не спешившись;

- игнорирование сигналов светофора или дорожных знаков, распространяющихся на любые транспортные средства;

- неподача сигнала рукой о начале маневра или перестроении.

Нередко велосипедисты не имеют представления о правилах движения по обочине; запрете управлять велосипедом в состоянии опьянения; правилах перевозки на велосипеде груза или пассажиров; правилах разворота или поворота.

Нарушение Правил дорожного движения пассажирами – наиболее латентный вид правонарушений в области дорожного движения. Во-первых, основное внимание лиц, осуществляющих государственный надзор за соблюдением участниками дорожного движения требований законодатель-

ства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения, сосредоточено, как правило, на водителях транспортных средств либо пешеходах. Во-вторых, за нарушение определенных требований (например, быть пристегнутым ремнем безопасности), ответственность несет не только сам пассажир, но и водитель транспортного средства, привлечь к ответственности которого проще, поскольку не возникает вопросов по установлению его личности.

Надзор за соблюдением Правил дорожного движения возчиками и погонщиками скота в Российской Федерации носит, по существу, формальный характер. Как правило, перечисленные участники дорожного движения попадают в поле зрения сотрудников органов внутренних дел в двух случаях:

- если деятельность таких лиц сопряжена с противоправными действиями в области собственности, наказуемыми как в рамках КоАП РФ, так и в рамках УК РФ (например перевозка металла, хищение скота);
- если имело место ДТП с участием гужевого транспорта или животного.

К основным нарушениям Правил дорожного движения, допускаемых участниками рассматриваемой категории, относятся:

- нарушение требования, установленного для водителя гужевой повозки (саней) вести животное под уздцы при выезде на дорогу с прилегающей территории или со второстепенной дороги в местах с ограниченной обзорностью;
- оставление животных без надзора;
- прогон животных по дороге с асфальтобетонным покрытием при наличии других путей.

Соблюдение лицами, принимающими непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителя транспортного средства, пешехода, пассажира транспортного средства, требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог является предметом федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований в области безопасности дорожного движения<sup>33</sup>.

Взаимоотношения сотрудников органов внутренних дел с участниками дорожного движения должны основываться на строгом соблюдении законности, четком исполнении своих обязанностей, сочетании решитель-

---

<sup>33</sup> Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

ности и принципиальности в предупреждении и пресечении правонарушений с внимательным и уважительным отношением ко всем без исключения участникам дорожного движения.

В разговоре с участниками дорожного движения сотрудник обязан быть вежливым, тактичным, обращаться к ним на «Вы», проявлять спокойствие и выдержку, свои требования и замечания излагать в убедительной и понятной форме, исключая возможность ошибочного или двоякого их понимания.

При разговоре с любыми участниками дорожного движения лицам, осуществляющим надзор за соблюдением участниками дорожного движения требований в области безопасности дорожного движения, надлежит воздерживаться от:

- высказываний и действий дискриминационного характера любого вида (по признакам пола, возраста, расы, национальности, языка, гражданства, социального, имущественного или семейного положения, политических или религиозных предпочтений);

- пренебрежительного тона, грубости, проявлений заносчивости, предвзятых замечаний, предъявления неправомерных, незаслуженных обвинений;

- оскорбительных выражений или реплик;

- любых действий, провоцирующих противоправное поведение.

Федеральный закон от 7 февраля 2011 года № 3-ФЗ «О полиции» устанавливает, что при обращении к гражданину (в том числе к любому участнику дорожного движения) сотрудник обязан представиться, назвав свою должность, звание и фамилию, предъявить по требованию гражданина служебное удостоверение, после чего сообщить причину и цель обращения<sup>34</sup>. Во всех случаях применения мер, ограничивающих права и свободы участника дорожного движения, сотрудник обязан разъяснить ему причину и основание применения таких мер, а также возникающие в связи с этим права и обязанности участника дорожного движения.

Основаниями для предъявления сотрудником требования об остановке пешеходу, лицу управляющему велосипедом или гужевой повозкой являются:

- обнаруженное сотрудником визуально или зафиксированное с использованием технических средств нарушение пешеходом правил дорожного движения;

- необходимость привлечения его в качестве свидетеля или понятого;

- необходимость временного ограничения или запрещения дорожного движения;

---

<sup>34</sup> О полиции [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

- необходимость регулирования дорожного движения<sup>35</sup>.

При выявлении нарушения правил дорожного движения, допущенным таким участником, сотрудник должен представиться, сообщить (кратко) причину остановки и потребовать предъявить документы, удостоверяющие личность.

К документам, удостоверяющим личность гражданина Российской Федерации на территории Российской Федерации, относят:

- паспорт гражданина Российской Федерации;
- удостоверение личности военнослужащего Российской Федерации;
- военный билет солдата, матроса, сержанта, старшины, прапорщика, мичмана и офицера запаса;

- временное удостоверение личности гражданина РФ (форма № 2П).

Личность иностранных граждан и лиц без гражданства на территории Российской Федерации может быть удостоверена:

- паспортом иностранного гражданина;
- разрешением на временное проживание;
- видом на жительство;
- документом, удостоверяющим личность на период рассмотрения заявления о признании гражданином Российской Федерации или о приеме в гражданство Российской Федерации;
- свидетельством о рассмотрении ходатайства о признании беженцем на территории Российской Федерации по существу;
- свидетельством о предоставлении временного убежища на территории Российской Федерации.

В качестве документа, удостоверяющего личность иностранного гражданина или лица без гражданства, могут выступать иные документы, предусмотренные федеральным законом или признаваемые в соответствии с международным договором Российской Федерации в качестве документов, удостоверяющих личность иностранных граждан или лиц без гражданства.

Вопрос об установлении личности имеет основополагающее значение для всестороннего, полного и объективного рассмотрения дела и своевременного привлечения виновного лица к административной ответственности. Сложившаяся правоприменительная практика такова, что сотрудники полиции при отсутствии у пешехода или пассажира, нарушивших Правила дорожного движения, документов, удостоверяющих личность, или других документов, позволяющих проверить гражданина по базам данных

---

<sup>35</sup> Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

и идентифицировать личность (студенческого билета, пропуска с фотографией, различных служебных удостоверений), поступают одним из двух способов: «закрывают глаза» на совершенное правонарушение или осуществляют доставку в служебное помещение органа внутренних дел.

Однако ситуация с привлечением к ответственности пешехода или пассажира по части 1 статьи 12.29 КоАП РФ, при отсутствии документов удостоверяющих личность не позволяет соблюсти все установленные законом требования. Статья 27.2 КоАП РФ предусматривает осуществление доставки при невозможности составления протокола об административном правонарушении на месте выявления административного правонарушения, если составление такого протокола является обязательным. В соответствии с частью 1 статьи 28.2 КоАП РФ протокол об административном правонарушении составляется не во всех случаях. В частности, исключением является ситуация, когда уполномоченным на то должностным лицом назначается административное наказание в виде предупреждения или административного штрафа непосредственно на месте совершения административного правонарушения. Пункт 142 Административного регламента исполнения МВД России государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения определяет, что основаниями составления протокола об административном правонарушении являются:

- выявление административного правонарушения в случае, если рассмотрение дела о данном административном правонарушении не находится в компетенции сотрудника;

- оспаривание лицом, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении, наличия события административного правонарушения и (или) назначенного ему административного наказания либо отказ от соответствующей подписи в постановлении по делу об административном правонарушении;

- выявление административного правонарушения, совершенного несовершеннолетним, достигшим возраста шестнадцати лет;

- выявление административного правонарушения, не влекущего предупреждения, совершенного сержантом, старшиной, солдатом, матросом, проходящими военную службу по призыву, либо курсантом военного образовательного учреждения профессионального образования до заключения с ним контракта о прохождении военной службы<sup>36</sup>.

---

<sup>36</sup> Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Поскольку рассмотрение дела об административном правонарушении по части 1 статьи 12.29 КоАП РФ относится к компетенции сотрудника Госавтоинспекции, в ситуации, когда пешеход или пассажир согласны с нарушением и видом и размером наказания, оснований для доставления не возникает. Аргументировать действия по доставлению необходимостью установления личности правонарушителя тоже безосновательно, поскольку статья 13 Федерального закона от 7 февраля 2011 года № 3-ФЗ «О полиции», предусматривая возможность доставления граждан в целях установления личности, содержит их исчерпывающий перечень, в который рассматриваемая ситуация не входит<sup>37</sup>.

Еще один аспект, на который необходимо обращать внимание при применении к лицам, не являющимся водителями механических транспортных средств мер административного принуждения: различие в критериях для направления на медицинское освидетельствование.

Так, для лиц, управляющих транспортным средством (в том числе велосипедом и гужевой повозкой), достаточными основаниями для направления на медицинское освидетельствование признаются:

- а) запах алкоголя изо рта;
- б) неустойчивость позы;
- в) нарушение речи;
- г) резкое изменение окраски кожных покровов лица;
- д) поведение, не соответствующее обстановке<sup>38</sup>.

Для пешеходов и пассажиров же установлены следующие критерии:

- а) запах алкоголя изо рта;
- б) неустойчивость позы и шаткость походки;
- в) нарушение речи;
- г) резкое изменение окраски кожных покровов лица<sup>39</sup>.

На сегодняшний день сложности привлечения к административной ответственности лиц, не являющимися водителями транспортных средств,

---

<sup>37</sup> О полиции [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

<sup>38</sup> Об утверждении Правил освидетельствования лица, которое управляет транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов и правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 26 июня 2008 г. № 475. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

<sup>39</sup> О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического) [Электронный ресурс]: приказ Минздрава России от 18 декабря 2015 г. № 933н. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

возникают в основном в связи с нарушением Правил дорожного движения лицами, использующими для движения электросамокаты, сигвеи и другие подобные устройства. Как правило, вопрос об ответственности становится насущным при нахождении указанных лиц в состоянии опьянения, при причинении их действиями травм другим пешеходам либо при попадании таких участников движения в дорожно-транспортное происшествие. Однако в таких ситуациях речь об ответственности может не идти в силу отсутствия противоправности в действиях «пешеходов на колесах». Поскольку ни электросамокат, ни сигвей, ни гироскутер не отнесены законом к транспортным средствам, такие происшествия как наезд на другого пешехода или препятствие, столкновения мобильных устройств между собой по формальным признакам не являются дорожно-транспортными. Соответственно за наезд пользователем электросамоката на обычного пешехода с причинением вреда его здоровью «мобильный пешеход» не понесет административную ответственность. Ведь в абсолютном большинстве случаев общие обязанности пешеходов пользователь мобильных устройств не нарушает, а специальные – не прописаны в правовой норме. В этих случаях надо четко придерживаться сложившейся судебной практики, в соответствии с которой электросамокаты с мощностью двигателя с электродвигателем мощностью более 0,25 кВт по своим техническим характеристикам признаются мопедами.

Размытость административно-правового статуса лиц, перемещающихся на электросамокатах и других подобных устройствах нередко приводит к ошибочной квалификации допущенных ими правонарушений, несогласию с принятыми по материалам дела решениями и высокому проценту жалоб на постановления и решения по делам об административных правонарушениях. При этом позиционирование участника дорожного движения в дорожной среде при выявлении противоправных действий напрямую связано с видом правонарушения и субъектом конкретного состава. Например, лицо, управляющее электросамокатом в состоянии опьянения, оспаривает законность действий сотрудников Госавтоинспекции и принятого по делу решения, ссылаясь на статус пешехода. Как правило, такие участники дорожного движения в жалобе обращают внимание судов на то, что электросамокат не является транспортным средством<sup>40</sup>. Следует отметить, что судьи, соглашаясь в ряде случаев с указанным доводом, не спешат признавать пользователя электросамоката не только водителем, но и пешеходом. Так, действия Ш. по управлению электрическим самокатом в состоянии опьянения были переквалифицированы судом с частью 1 статьи 12.8 КоАП РФ на часть 3 ст. 12.29 КоАП РФ. Однако часть 3 статьи 12.29 КоАП РФ предусматривает ответственность только для лиц, управляющих

---

<sup>40</sup> Решение № 12-260/2017 от 12 декабря 2017 г. по делу № 12-260/2017 [Электронный ресурс] / Ленинский районный суд г. Тамбова. URL: <https://sudact.ru/regular/doc/llZ1nUMWmP5e> (дата обращения: 18.09.2020).

велосипедом, возчиков или других лиц, непосредственно участвующих в процессе дорожного движения (кроме пешеходов, пассажиров и водителей транспортных средств). Таким образом, суд посчитал что лицо, управляющее электросамокатом, – «иной участник дорожного движения»<sup>41</sup>. Интересно, что освидетельствование Ш. на состояние опьянения проводилась в соответствии с требованиями, установленными для водителей транспортных средств: сотрудником Госавтоинспекции (в качестве первого этапа процедуры). Между тем для лиц, совершивших административное правонарушение, но не управляющих транспортными средствами, предусмотрено только медицинское освидетельствование на состояние опьянения. То есть законность применения к Ш. такой меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении как освидетельствование на состояние алкогольного опьянения представляется спорной.

При привлечении к ответственности в статусе пешехода пользователи средств индивидуальной мобильности, наоборот, настаивают на том, что они – водители транспортных средств. Так, П., передвигавшийся на электросамокате по проезжей части дороги и допустивший столкновение с транспортным средством, обратился в суд с просьбой отменить вынесенное в отношении него постановление по делу об административном правонарушении, предусмотренным частью 1 статьи 12.29 КоАП РФ, поскольку считает, что он водитель транспортного средства, а не пешеход. Правовая норма предписывает пользователям электросамокатов и других аналогичных устройств (формально – пешеходам), двигаться по тротуарам, пешеходным и велопешеходным дорожкам, а при их отсутствии – по обочинам. Закон допускает возможность нахождения таких лиц и на проезжей части (например в соответствии с пунктом 4.1 Правил дорожного движения в случае невозможности двигаться по тротуару). Однако в таком случае движение должно осуществляться навстречу движению транспортных средств. Иные способы перемещения пешеходов по проезжей части вдоль дороги являются правонарушением. Установлено, что П. двигался по краю проезжей части в одном направлении с транспортным потоком. Следовательно, как пешеход – виновен. Однако суд постановлением по делу отменил, посчитав возможным отнести электросамокат к транспортным средствам, а именно к категории «электроскутер»<sup>42</sup>.

Анализируя ситуацию, сложившуюся в правоприменительной практике, можно отметить, что реализация предложения Министерства транспорта о выделении лиц, использующих для передвижения мобильные

---

<sup>41</sup> Решение № 12-260/2017 от 1 июля 2015 г. по делу № 5-249/2015 [Электронный ресурс] / Судебный участок № 3 г. Ливны Ливенского района Орловской области. URL: <https://sudact.ru/magistrate/doc/cZlEh5Y45TZt> (дата обращения: 18.09.2020).

<sup>42</sup> Решение № 12-479/2018 от 15 октября 2018 г. по делу № 12-479/2018 [Электронный ресурс] / Железнодорожный районный суд г. Самары (Самарская область). URL: <https://sudact.ru/regular/doc/AXIJ30a7KoxT> (дата обращения: 18.09.2020).

средства, в отдельную группу с конкретизацией требований к их движению как никогда актуальна. Представляется, что создание четких и понятных правил нахождения таких лиц на дорогах общего пользования и конкретизация их прав и обязанностей будут не только способствовать формированию единого механизма правоприменения, но и позволят обеспечить соблюдение принципа неотвратимости административной ответственности.

## Заключение

В заключение необходимо отметить, что Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и Правила дорожного движения предусматривают три основных категории участников дорожного движения: водитель транспортного средства, пешеход, пассажир транспортного средства. При этом в число водителей транспортных средств включаются не только лица, управляющие механическими транспортными средствами, но и велосипедисты, лица, управляющие гужевой повозкой (санями) или являющиеся погонщиками вьючных, верховых животных или стада, лица, обучающие вождению. Однако, несмотря на это, Правила дорожного движения устанавливают различные требования, права и обязанности для всех вышеперечисленных категорий водителей. Более того, различные права и обязанности установлены для различных возрастных категорий велосипедистов.

В свою очередь понятие пешехода в российском и международном законодательстве имеет определенные различия, а также, что в настоящее время в понятие «пешеход» включаются лица, не только передвигающиеся пешком, но и осуществляющие движение на роликах, на самокате, на инвалидной коляске, в том числе (с 2019 года) с электродвигателем<sup>43</sup> (причем в отличие от Конвенции о дорожном движении действующие на территории Российской Федерации Правила дорожного движения не требуют, чтобы лицо, передвигающееся на инвалидной коляске, обязательно являлось инвалидом и осуществляло движение со скоростью пешехода), а также ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску. Учитывая, что в понятие «иные аналогичные средства» можно включить любые средства передвижения, не подпадающие под понятие «транспортные средства», то с юридической точки зрения к пешеходам следует относить лиц передвигающихся на скейтбордах, гироскутерах, сегвеях, моноколесах и иных подобных средствах индивидуальной мобильности.

В то же время нормативные правовые акты, устанавливающие административную и уголовную ответственность за нарушения Правил дорожного движения, объединяют в одну категорию всех участников дорожного движения, не являющихся водителями механических транспортных средств.

В свою очередь профилактика является самым ранним, начальным этапом предупредительной деятельности, направленной на недопущение правонарушения, выявление и устранение обстоятельств, приводящих к их

---

<sup>43</sup> О внесении изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 24 ноября 2018 г. № 1414. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

возникновению. Воздействие на объекты профилактики со стороны субъектов профилактической деятельности должно носить целенаправленный характер и включать как широкий спектр мер. Поскольку участники дорожного движения не отнесены к категории лиц, в отношении которых проводится индивидуальная профилактика правонарушений, все меры профилактики нарушений Правил дорожного движения, допускаемых лицами, не являющимися водителями механических транспортных средств, необходимо рассматривать в контексте общих мер профилактики.

А анализ ситуации, сложившейся в правоприменительной практике, позволяет говорить о том, что реализация предложения Министерства транспорта о выделении лиц, использующих для передвижения мобильные средства, в отдельную группу с конкретизацией требований к их движению, как никогда актуальна. Представляется, что создание четких и понятных правил нахождения таких лиц на дорогах общего пользования, конкретизация их прав и обязанностей, будет не только способствовать формированию единого механизма правоприменения, но и позволит обеспечить соблюдение принципа неотвратимости административной ответственности.

*Учебное пособие*

**Авторы:**

кандидат юридических наук, доцент  
**Бондарев Александр Александрович;**

**Мишина Юлия Вячеславовна;**

кандидат юридических наук  
**Смоляков Андрей Иванович**

**ПРОФИЛАКТИКА И ПРЕСЕЧЕНИЕ ПРАВОНАРУШЕНИЙ  
В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ,  
СОВЕРШАЕМЫХ ЛИЦАМИ, НЕ ЯВЛЯЮЩИМИСЯ  
ВОДИТЕЛЯМИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

---

Свидетельство о государственной аккредитации  
Рег. № 2660 от 02.08.2017.

Подписано в печать 24.05.2021. Формат 60x90<sup>1</sup>/<sub>16</sub>.  
Усл. печ. л. – 2,94. Тираж 22 экз. Заказ № 173.

Орловский юридический институт МВД России имени В.В. Лукьянова.  
302027, г. Орел, ул. Игнатова, 2.