

УДК 342.9

**Литвинов Артем Валерьевич**

кандидат технических наук, доцент кафедры  
деятельности органов внутренних дел в особых условиях,  
Омская академия МВД России

[artyom\\_hawk@mail.ru](mailto:artyom_hawk@mail.ru)

**Artyom V. Litvinov**

Associate Professor of the Department of Activity  
of Internal Affairs Bodies in special conditions,  
Omsk Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia  
[artyom\\_hawk@mail.ru](mailto:artyom_hawk@mail.ru)

**Особенности привлечения к административной ответственности  
водителей транспортных средств за непредоставление преимущества  
в движении пешеходам**

**Features of bringing drivers of vehicles to administrative responsibility for not  
providing an advantage in traffic to pedestrians**

***Аннотация.** Несмотря положительную динамику по снижению показателей дорожно-транспортной аварийности, связанную с наездами на пешеходов, данный вид дорожно-транспортного происшествия стабильно остается вторым по массовости. Примечательным является тот факт, что наезды на пешеходов преимущественно происходят по вине водителей транспортных средств, вследствие нарушений ими Правил дорожного движения, в специально отведенных для перехода проезжей части местах, т.е. на пешеходных переходах. В рамках исследования рассматривается зарубежный опыт по формированию норм, определяющих порядок проезда нерегулируемых пешеходных переходов, судебная практика для определения подходов по привлечению к ответственности водителей транспортных средств за непредоставление преимущества в движении пешеходам и формирование на их основе предложений по внесению изменений в Правила дорожного движения, которые, как мы полагаем, могли бы снизить показатели аварийности на нерегулируемых пешеходных переходах.*

***Ключевые слова:** административная ответственность; дорожно-транспортное происшествие; нерегулируемый пешеходный переход; преимущество (приоритет), уступить дорогу.*

***Annotation.** Despite the positive dynamics in reducing the indicators of road traffic accidents associated with pedestrian collisions, this type of road traffic accident consistently remains the second most widespread. It is noteworthy that collisions with pedestrians usually occur due to the fault of drivers of vehicles, due to violations of traffic Rules by them, in places specially designated for crossing the carriageway, i.e. at pedestrian crossings. The study examines foreign experience in the formation of norms defining the order of passage of unregulated pedestrian crossings, judicial practice to determine*

*approaches to hold drivers of vehicles accountable for not providing an advantage in traffic to pedestrians and the formation on their basis of proposals to amend the Rules of the road, which, as we believe, could reduce accident rates at unregulated pedestrian crossings.*

**Keywords:** *administrative responsibility; traffic accident; unregulated pedestrian crossing; advantage (priority), give way.*

**Актуальность исследования.** Несмотря положительную динамику по снижению показателей дорожно-транспортной аварийности, связанную с наездами на пешеходов, данный вид дорожно-транспортного происшествия стабильно остается вторым по массовости. Практически каждое третье дорожно-транспортное происшествие связано с наездом на пешеходов, кроме того, данные дорожно-транспортные происшествия характеризуются высокой тяжестью последствий. Так, в результате наездов на пешеходов на дорогах Российской Федерации ежегодно гибнет свыше 3500 человек. Примечательным является тот факт, что наезды на пешеходов преимущественно происходят по вине водителей транспортных средств, вследствие нарушений ими Правил дорожного движения, в специально отведенных для перехода проезжей части местах, т.е. на пешеходных переходах. Наибольшее количество погибших зафиксировано в часы пик и в темное время суток. На нерегулируемых пешеходных переходах зафиксировано свыше 70 % наездов от общего количества дорожно-транспортных происшествий на пешеходных переходах, в которых основными виновниками стали водители транспортных средств, на регулируемых пешеходных переходах ситуация иная здесь наблюдается недисциплинированность пешеходов.

**Результаты исследования.** Как отмечалось ранее при рассмотрении актуальности темы исследования, дорожно-транспортные происшествия, связанные с наездами на пешеходов, серьезной проблемой для государства [1]. Несмотря на то, что ежегодно сотрудниками органов внутренних дел проводятся профилактические мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения на пешеходных переходах, участникам дорожного движения разъясняются их права и обязанности, в 2021 г. возбуждено около одного миллиона дел об административном правонарушении, выражающемся в непредоставлении преимущества в движении пешеходам [2]. Речь идет о выявлении правонарушения сотрудниками полиции. Между тем, обращает на себя внимание достаточно противоречивая судебная практика, связанная с рассмотрением дел об административном правонарушении, предусмотренном статьей 12.18 КоАП РФ [3].

Так, при рассмотрении дела Юргинским городским судом гражданка Ч. была привлечена к административной ответственности за непредоставление преимущества в движении пешеходу [4]. Гражданка Ч. осуществляла выезд из пересечения проезжих частей, пересекая пешеходный переход, по которому на разрешающий сигнал светофора осуществлял движение пешеход, привлечена к ответственности за непредоставление преимущества в движении пешеходу. Попытка со стороны гражданки Ч. обжаловать действие должностного лица, составившего протокол об административном правонарушении, не была удовлетворена. Указание гражданки Ч. на отсутствие в действиях пешехода попыток изменить скорость или направления

движения во время движения по пешеходному переходу. Суд при вынесении решения исходил из того, что участник дорожного движения (гражданка Ч.) своими действиями не должна была создавать помех в движении пешеходу, иными словами, выполнить требование пунктов 13.1, 1.2 Правил дорожного движения [5]. Требование п. 1.2 Правил (далее – ПДД) заключается в отсутствии в действиях участников дорожного движения *создания возможности* вынудить других участников, имеющих по отношению к нему преимущество, изменить направление движения или скорость.

При рассмотрении дела Гулькевичским районным судом факт совершения административного правонарушения подтверждается постановлением по делу об административном правонарушении, протоколом об административном правонарушении, объяснениями пешехода [6]. Данное дело примечательно тем, что пешеход осуществлял переход проезжей части с противоположного края относительно направления движения автомобиля. Водитель, сначала остановился перед пешеходным переходом, а затем продолжил движение, не обеспечив беспрепятственный переход проезжей части пешеходом, полагаем, из-за некорректного трактования п. 14.1, 14.2, 1.2 ПДД.

Суд при рассмотрении дела об административном правонарушении, предусмотренном ст. 12.18 КоАП РФ, исходил из норм, предусмотренных Конвенцией о дорожном движении, принятой в г. Вена, понятия «Преимущество (приоритет)», выражающемся в праве на первоочередное движение в намеченном направлении по отношению к другим участникам дорожного движения. Суд, принимая решение, исходил из того, что водитель при наличии пешехода на пешеходном переходе должен был остановиться и пропустить пешехода, заблаговременно снизив скорость [7].

Примечательным является решение суда [8], которое по результатам рассмотрения жалобы гражданина Ф., отменило постановление органов ГИБДД о привлечении его к ответственности по ст. 12.18 КоАП РФ. Суд исходил из того, что расстояние от пешеходов до транспортного средства обеспечивало отсутствие в создании помех в движении пешеходам, более того и также отсутствию возможности создания им помех, как это принимается во внимание в решениях, рассмотренных в ходе исследования.

Изучая хронологию изменений правил проезда пешеходных переходов, в частности, обязанности водителей транспортных средств при приближении к нерегулируемому пешеходному переходу, обратимся к двум основным периодам: редакция п. 14.1 ПДД до и после 2014 г. Так, предыдущая редакция не содержала понятия «уступить дорогу (не создавать помех)», а обязывала водителя снизить скорость или остановиться. На наш взгляд, учитывая сложившееся разностороннее трактование данного понятия, редакция п. 14.1 ПДД являлась более определенной для участников дорожного движения и сотрудников, осуществлявших надзор за дорожным движением. Между тем, рассматриваемая редакция п. 14.1 ПДД обязывала водителей выполнить требования о снижении скорости или остановке при условии движения пешехода по проезжей части, либо его вступления на проезжую часть. Действующая же

редакция указывает на выполнение требования уступить дорогу пешеходам, переходящим дорогу или вступившим на проезжую часть (трамвайные пути) для осуществления перехода. Содержащиеся нормы в редакции ПДД до 2014 г., фактически требовали от пешехода выбора удобного момента для того, чтобы вступить на проезжую часть, действующая же редакция указывает на наступление преимущества в движении у пешехода, приближающегося к пешеходному переходу по тротуару или обочине.

Анализ Правил дорожного движения соседних республик Казахстан, Беларусь, Узбекистан (далее – ПДД с указанием названия республики) определяют обязанность водителей транспортных средств, приближающихся к пешеходному переходу весьма по-разному. В п. 14.1 ПДД Республики Казахстан указывается на необходимость уступить дорогу пешеходам, при этом акцент выполнен на указание места нахождения пешехода, при котором водитель обязан выполнить требование уступить дорогу, а именно фактически в случае осуществления перехода по траектории, пересекающей направление движения транспортного средства. В п. 116 ПДД Республики Беларусь не применяется понятие «уступить дорогу», а указывается на выполнение обязанности водителя транспортного средства предоставить преимущество в движении пешеходу. В п. 109 ПДД Республики Узбекистан не применяются понятия «уступить дорогу», «преимущество», однако, говорится об обязанности водителя выполнить действия по снижению скорости или остановке для пропуска пешехода, переходящего проезжую часть. Отметим, что разъяснение, в чем выражается действие водителя в части выполнения требования «пропустить пешехода» в «Общих положения» ПДД Республики Узбекистан не содержится.

Таким образом, подводя итог рассмотрению принятых в ряде стран СНГ норм, определяющих порядок действий водителей транспортных средств в случае их приближения к нерегулируемому пешеходному переходу, а также, судебных решений, принятых при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных ст. 12.18 КоАП РФ, наглядно демонстрируется отсутствие единого подхода к трактованию норм, предусмотренных Правилами дорожного движения.

На наш взгляд, понятие «уступить дорогу (не создавать помех)» является весьма оценочным, что предопределяет его различное толкование. Полагаем, что для более четкого понимания всеми участниками дорожного движения правил проезда пешеходных переходов, п. 14.1 Правил требует иного содержания, а именно, исключения понятия «уступить дорогу (не создавать помех)», внося изменения в данный пункт, изложив его в следующей редакции «Водитель транспортного средства, приближающегося к нерегулируемому пешеходному переходу, обязан остановиться или снизить скорость перед пешеходным переходом для обеспечения преимущества (приоритета) в движении пешеходов, переходящих дорогу или вступивших на проезжую часть (трамвайные пути) для осуществления перехода, путь движения которых он пересекает».

*Литература*

1. *Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2021 год. Информационно-аналитический обзор.* М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022, 126 с.

2. *Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Правонаприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2021 году: информационно-аналитический обзор.* М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России». 2022. 128 с.

3. *Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ. Доступ из справочно-правовой системы «Консультант Плюс».*

4. *Постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения». Доступ из справ.-правовой системы «Консультант Плюс».*

5. *Решение № 12-220/2019 от 5 ноября 2019 г. по делу № 12-220/2019. Электронный ресурс: <https://sudact.ru/regular/doc/kZnwtk1gmNmJ/>.*

6. *Решение № 12-33/2020 от 19 мая 2020 г. по делу № 12-33/2020. Электронный ресурс: <https://sudact.ru/regular/doc/4CBOvOccvmZn/>.*

7. *Решение № 12-18/2021 от 3 марта 2021 г. по делу № 12-18/2021. Электронный ресурс: <https://sudact.ru/regular/doc/iIKieGyqJXVT/>.*

8. *Решение № 30-2-203/2021 от 28 апреля 2021 г. по делу № 30-2-203/2021. Электронный ресурс: <https://sudact.ru/regular/doc/bvXyFSGAXZWR/>.*

#### **Literature**

1. *Road traffic accidents in the Russian Federation for 2021. Informational and analytical review.* Moscow: FКУ «NC BDD of the Ministry of Internal Affairs of Russia», 2022, 126 p.

2. *Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Isaev M.M. et al. Law enforcement activities in the field of road safety in 2021: information and analytical review.* Moscow: FКУ «NC BDD of the Ministry of Internal Affairs of Russia». 2022. 128 p.

3. *Code of the Russian Federation on Administrative Offences of December 30, 2001 No. 195-FZ (with amendments and additions) Access from the legal reference system «Consultant Plus».*

4. *Decree of the Government of the Russian Federation of October 23, 1993. No. 1090 «On the Rules of the road». Access from help.-legal system «Consultant Plus».*

5. *Decision No. 12-220/2019 of November 5, 2019 in case No. 12-220/2019. Electronic resource: <https://sudact.ru/regular/doc/kZnwtk1gmNmJ/>.*

6. *Decision No. 12-33/2020 of May 19, 2020 in case No. 12-33/2020. Electronic resource: <https://sudact.ru/regular/doc/4CBOvOccvmZn/>.*

7. *Decision No. 12-18/2021 of March 3, 2021 in case No. 12-18/2021. Electronic resource: <https://sudact.ru/regular/doc/iIKieGyqJXVT/>.*

8. *Decision No. 30-2-203/2021 of April 28, 2021 in case No. 30-2-203/2021. Electronic resource: <https://sudact.ru/regular/doc/bvXyFSGAXZWR/>.*