

Указанные выше и иные вопросы организации перевозок пассажиров в регулярном сообщении необходимо урегулировать в специальном нормативном акте. Видится, что это может быть Закон Республики Беларусь «Об организации пассажирских перевозок в регулярном сообщении».

### **Литература**

1. Гуржей, С.Ю. Правовое регулирование перевозок городским общественным пассажирским автомобильным транспортом: автореф. ... дис. канд. юрид. наук: 12.00.03 / С.Ю. Гуржей – Челябинск, 2007. – С. 3

## **НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ О ПРАВИЛАХ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

**Т.В. Телятицкая, П.С. Латышев**

*Минский институт управления, г. Минск, Беларусь  
kafep@miu.by*

Проблемы безопасности движения были и остаются очень острыми. ДТП происходят по разным причинам, а его величество случай не делит обстоятельства по принципу «важности». Почему же тогда в наших правилах эти обстоятельства разделены на «важные» и «не очень»?

Если попросить сотрудника ГАИ остановить на дороге несколько водителей и проэкзаменовать их по Правилам дорожного движения [1] (*далее – ПДД*), то подавляющее большинство даже через месяц после получения водительского удостоверения сдать экзамен не смогут. И дело здесь не в плохой подготовке водителей, а в законах человеческого мозга, который избавляется от ненужной и лишней информации. Водители пользуются общими постулатами ПДД, а более 85 % информации, содержащейся в них, отсеивается.

Сегодня ПДД неимоверно раздуты всяческими совершенно ненужными статьями, отнесенными кем-то и по непонятной причине к Правилам.

Например, п. 87 ПДД: «При выборе скорости движения водитель должен учитывать ограничения скорости, интенсивность движения, обзорность дороги, особенности и состояние транспортного средства и перевозимого им груза, дорожные, погодные (метеорологические) условия и другие факторы, снижающие прозрачность атмосферы и влияющие на видимость дороги в направлении движения». Как конкретно в соответствии с этим пунктом во время движения нужно учитывать особенности и состояние транспортного средства? Под этот пункт можно «подогнать» большую часть всех ДТП, так и не объяснив водителю, в чем он на самом деле виноват. Наехал в темное время суток водитель автомашины на движущийся впереди велосипед, трактор или телегу - значит, не учел видимость; слетел в кювет на повороте – не учел дорожные условия и т.д. Никакой конкретизации! Без ДТП невозможно обвинить водителя в том, что он не учитывал метеоусловия или не так учитывал видимость. А как ее надо учитывать? По этому пункту водителя делают виновным только при ДТП.

Еще пример – п. 61, гласящий: «Перестраиваться на соседнюю полосу движения на дороге с двумя и более полосами движения в одном направлении, обозначенными горизонтальной дорожной разметкой, когда эти полосы равномерно заняты движущимися транспортными средствами, разрешается только для поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия». Кажущееся на первый взгляд хорошим требование, призванное не допустить частые перестроения, особенно в час пик, загублено на корню. Водителя, который перестроится на глазах у инспектора 10 раз, наказать просто нельзя. Какой инспектор возьмет на себя ответственность оценить термин «равномерно заняты»? Это сколько машин - 2, 5 или 100? В полосе или на дороге? В час или на 10 метрах дороги? На каком расстоянии они должны быть друг от друга?

К большому сожалению, таких положений в ПДД очень много: «трамвайный путь по возможности должен быть освобожден» [1, п. 64.3], «двигаться как можно ближе к центру перекрестка» [1, п. 65.1], «двигаться ближе к правому краю проезжей части» [1, п. 65.2], «при необходимости водитель должен прибегнуть к помощи других лиц» [1, п. 73]

Кто и как оценит все эти «необходимости», «возможности», «как можно ближе» и другие «очень точные» термины? Представляется, что крайним всегда остается водитель, который обязан все это выполнять. Вот только как?

За городом часто можно увидеть детей, которые гонят коров или коз на пастбище по асфальтовой дороге. А ведь они тоже водители и по ПДД им должно быть не менее 14 лет [1, п. 157]. Кроме того, перегонять животных вне населенных пунктов по дорогам с усовершенствованным покрытием запрещено [1, п. 158.1]. В данном случае, пока не случится ДТП, никакой инспектор не будет заниматься подобным нарушением. Работы много, а результат может быть даже отрицательный – скажут инспектору, что «ребенок помогает взрослым, а ты к нему придираешься со своими правилами».

Согласно п. 81 ПДД, движение по трамвайным путям попутного направления разрешено только вне перекрестков. Вроде бы нормальное положение, предназначенное для разгрузки транспортного потока, но это только на первый взгляд. Согласно действующим ПДД, пересечение дороги в одном уровне с любым выездом со двора является перекрестком, поэтому ехать по трамвайным путям на той же улице Я. Коласа и Логойском тракте нельзя. Выезды из дворов домов, стоящих вдоль дороги, образуют перекрестки через каждые 25-30 метров. Интересная ситуация: если домов вдоль улицы нет, то водитель не нарушает, а если есть, то нарушает. Нарушение не зависит от водителя!

Все водители прекрасно знают, что нельзя проезжать перекресток на красный сигнал светофора, что помеха справа имеет преимущество и т.д. Но скажите, сколько водителей или сотрудников ГАИ всех рангов сможет, не заглядывая в ПДД, ответить на вопрос: «На каком уклоне (в процентах) должен удерживаться легковой автомобиль и автобус в снаряженном состоянии?», «Какой максимальный суммарный люфт допускается у легковых и грузовых автомобилей?». На вопросы такого типа приходится отвечать при сдаче экзамена на получение водительского удостоверения. Встает риторический вопрос: кому это нужно знать? Водителю не нужно, так как к реальным правилам передвижения по дорогам это не относится. Сотрудникам дорожно-патрульной службы ГАИ это тоже не требуется, поскольку для измерения этих процентов на дороге требуются специальные приборы. И даже если замерить такой уклон на одном из участков дороги, то какую практическую значимость для инспектора будут иметь эти данные?

А возьмите гужевые повозки. Согласно ПДД в темное время суток на них должен быть включен фонарь белого цвета впереди, красного - сзади, должны быть в наличии предусмотренные конструкцией исправное стояночное тормозное устройство и противооткатные упоры. Кто-нибудь когда-нибудь видел телегу с фарами и ручным тормозом?! Ведь чтобы выполнить этот пункт, на телегу как минимум необходимо установить аккумулятор, фары и панель приборов для их включения. А как должно выглядеть на телеге стояночное тормозное устройство – «ручник», не знает никто. В сельской местности довольно много происшествий случается именно из-за наезда автомашин на неосвещенные гужевые повозки, движущиеся в попутном направлении. Много ли водителей гужевых транспортных средств наказано по этому пункту до того, как произойдет ДТП?

Как видно, вопросов остается много. Нет конкретизации терминов и самих пунктов ПДД, существует возможность двоякого толкования, вследствие чего возникает проблема привлечения к ответственности при той или иной ситуации. Вызывает вопросы даже сам термин «безопасность дорожного движения», под которым понимается состояние дорожного движения, обеспечивающее минимальную возможность возникновения опасности для движения и дорожно-транспортного происшествия. [1, п. 2.4]. Что подразумевается под состоянием, что является минимумом, какие меры для этого должны быть приняты и, наконец, кто обязан их принимать, ведь безопасность дорожного движения зависит не только от водителей и сотрудников ГАИ, но и от таких структур, как энергетика, связь, придорожный сервис, подготовка водительских кадров, система грузоперевозок, здравоохранение и др. И таких неконкретных положений в ПДД – 70 %.

### **Литература**

1. Правила дорожного движения: утв. Указом Президента Респ. Беларусь № 551 от 28 ноября 2005 г. (в ред. Указов Президента Респ. Беларусь от 18.10.2007 № 526, от 04.12.2008 № 663, от 23.01.2009 № 52) // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь, 05.12.2005, № 189, 1/6961.

## **НАЗНАЧЕНИЕ АВТОТЕХНИЧЕСКИХ ЭКСПЕРТИЗ В ХОДЕ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ПРОВЕРКИ ПО ФАКТУ ДТП**

**П.А. Николаевич**

*Минский институт управления, г. Минск, Республика Беларусь  
pashazaz@tut.by*

1. Следственная ситуация – это сложная система взаимосвязей, образующая в итоге ту конкретную обстановку, в которой работает следователь и иные субъекты, участвующие в доказывании, и в которой протекает конкретный акт расследования [1, с. 501]. К компонентам следственной ситуации относятся компоненты психологического, информационного характера, компоненты процессуального и тактического характера, компоненты материального и организационно-технического характера.

2. При проведении предварительной проверки по факту ДТП возможны следующие следственные ситуации: а) имеются все обстоятельства, подлежащие доказыванию по уголовному делу (факт ДТП; транспортное средство и водитель им управлявший; потерпевшему причинен физический вред и т.д.). В данном случае проблемным может оказаться обстоятельство, включающее в свое содержание наличие или отсутствие в действиях подозреваемого нарушения правил дорожного движения; б) отсутствует