

УДК 629.3.027.3 + 629.331

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ В ОПРЕДЕЛЕНИИ ПОНЯТИЯ «ОПАСНОЕ ВОЖДЕНИЕ»

С. Г. Зубрицкий, к. т. н, доц., П. А. Красавин, к. т. н, доц. / ФГУП «НАМИ»

И. И. Тупицын, магистрант / Университет машиностроения

На сегодняшний день определение понятия «опасное вождение» и установление ответственности за нарушения, относящиеся к указанному понятию, вызывают большой общественный резонанс. Многочисленные нарушения ПДД подтолкнули общественные организации, высшие учебные заведения, а также ряд общественных деятелей и других к активным размышлениям над этим вопросом. Таким образом, в ходе дискуссий на общественных площадках были приняты основополагающие решения для внесения в Правила дорожного движения Российской Федерации. Окончательно сформулированные решения нашли отражение в Постановлении Правительства РФ от 30 мая 2016 года № 477 «О внесении изменения в Правила дорожного движения Российской Федерации». Стоит отметить, что данным постановлением ПДД дополняются одним абзацем, определяющим понятие «опасное вождение», но при этом не устанавливаются наказания за нарушения, определённые как его составляющие. Разберём более подробно ключевые моменты указанного понятия, а также оценим их влияние на существующую ситуацию в целом.

Так, исходя из ПДД РФ от 30 мая 2016 года, под опасным вождением понимается вождение, выражающееся в неоднократном совершении одного или нескольких следующих друг за другом действий, заключающихся в [1]:

1. Невыполнении при перестроении требования уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения [1].

Реализация вышеуказанного принципа затруднена в условиях неуместного применения понятия «уступить дорогу». Дело в том, что, согласно Правилам дорожного движения РФ, это понятие означает, что участник дорожного движения не должен начинать, возобновлять или продолжать движение, осуществлять какой-либо манёвр, если это может вынудить других участников движения, имеющих по отношению к нему преимущество, изменить направление движения или скорость [2]. Исходя

из данной формулировки, распространённый метод водителей по перестроению в ряд с интенсивным движением, а именно постепенное вклинивание в ряд с включённым сигналом поворота, может быть квалифицировано как опасное вождение. Это приведёт к тому, что каждое транспортное средство окажется «опасным».

2. Перестроении при интенсивном движении, когда все полосы движения заняты, кроме случаев поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия [1].

Практическая реализация данного предписания должна состоять в запрете транспортным средствам двигаться «шашками», то есть резко перестраиваться из одной полосы в другую несколько раз. Исходя из предложенной формулировки, настоящий пункт фактически запрещает любые перестроения в потоке. К этому можно также отнести движение транспортного средства по загруженной дороге (в пробке), где каждое перемещение автомобиля в соседнюю полосу можно классифицировать как опасное вождение. Однако такую проблему, как осуществление поворота с прилегающих полос, предназначенных для движения прямо, этот пункт не решает. Формулировка «кроме случаев поворота налево или направо» фактически разрешает создавать затор названным методом.

3. Несоблюдении безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства [1].

Исходя из этого, следует однозначная вина транспортного средства, находящегося позади любого другого ТС. При этом не учитывается ситуация, в которой движущееся впереди транспортное средство создаёт аварийную ситуацию за счёт того же несоблюдения безопасной дистанции. Также не указан механизм определения виновника, что является наиболее актуальным для данной ситуации.

4. Несоблюдении бокового интервала [1].

На данном этапе не определено понятие бокового интервала. Если принять за основу, что каждое транспортное средство должно осуществлять движе-

ние в своей полосе, то единственным разделяющим элементом будет являться линия разметки. Исходя из такой формулировки, именно боковое сближение транспортных средств на расстояние не менее её ширины и будет нарушением этого пункта.

5. Резком торможении, если такое торможение не требуется для предотвращения дорожно-транспортного происшествия [1].

В данном случае подразумевается отнесение понятия «резкое торможение» к классификации опасного вождения. Однако само понятие и условия возникновения события определены не совсем точно. Стоит отметить, что это нарушение может быть реализовано неопытными участниками дорожного движения, а также другими лицами без злого умысла. Исходя из этого, сложится ситуация, при которой опасными могут быть признаны как неопытные водители, так и ученики автошкол на практических занятиях, а также возрастные водители. При этом стоит учитывать, что к перечисленным участникам дорожного движения будут применяться штрафные санкции на общих основаниях.

6. Препятствовании обгону, если указанные действия повлекли создание водителем в процессе дорожного движения ситуации, при которой его движение и (или) движение иных участников дорожного движения в том же направлении и с той же скоростью создаёт угрозу гибели или ранения людей [1].

В этом пункте также неоднозначно определено понятие «препятствие обгону», что может войти в противоречие с понятием «уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения». Стоит отметить, что наказание за препятствие обгону только в случае угрозы гибели или ранения людей приведёт к реализации наказания исключительно в результате совершения ДТП, что является следствием опасного вождения и имеет свои инструменты определения ответственности.

7. Повреждении транспортных средств, сооружений, грузов или причинении иного материального ущерба [1].

К этому пункту, исходя из формулировки, можно отнести повреждения как от физической силы людей, так и от транспортных средств. Во втором случае следует отнесение любого ДТП к опасному вождению, что не требуется, поскольку также является следствием опасного вождения и имеет свои инструменты определения ответственности.

Теперь перейдём к общим критериям оценки вышеуказанных положений. Дело в том, что каждое из них не является однозначным, что позволяет трактовать их по-разному. Также каждое из них должно быть просто и понятно изложено и соот-

ветствовать реалиям. По каждой формулировке возникает ряд дополнительных вопросов, что затрудняет определение как виновника конфликтной ситуации, так и справедливого наказания. Если подойти к разрешению проблемы с технической точки зрения, то можно выявить несколько обязательных принципов, которым должны соответствовать выше-названные критерии в определении термина «опасное вождение». Исходя из этого, для понятности, однозначности, ограниченности каждого критерия опасного вождения и соответствия их жизненным фактам эти критерии должны отвечать на следующие вопросы.

- В течение какого времени совершается правонарушение?
- Какое количество нарушений необходимо совершить за этот промежуток времени?
- Какие именно нарушения необходимо совершить?
- Какая форма фиксации должна применяться в конкретном случае?

Данная методика призвана облегчить определение виновника опасного вождения, а также более чётко сформулировать само понятие, не допускающее иных интерпретаций. Учитывая эти принципы, можно предложить следующие решения.

Методы оценки: в данном случае можно установить период времени, равный одному дню либо двенадцати часам, а количество нарушений — в пределах пяти (при контроле с наружных камер фиксации); при меньшем периоде необходим видеорегистратор, что существенно затруднит процесс (связано с количеством нарушений в этот период времени).

Технические средства фиксации: камеры фиксации нарушений на дорогах, а также камеры видеонаблюдения по городу (в случае ДТП сотрудники ГИБДД должны иметь к ним доступ), видеорегистраторы. Выходной документ — таблица с нарушениями ПДД, где знаком «+» отмечены совершённые нарушения (не более пяти, как указано выше), что хорошо интегрируется с электронным ПТС.

Должностные лица: для выявления нарушений — электронные системы фиксации и подобное, в случае с применением видеорегистрации необходимо участие сотрудников ГИБДД. Для наказания — доказательство вины в суде (таблица с «+», электронный ПТС, материалы видеофиксации).

Меры административного воздействия: первый раз — штраф (>5 000 рублей), второй и больше — лишение прав (>12 месяцев).

В защиту вышесказанного стоит отметить, что некоторые принципы можно почерпнуть из международного опыта, а точнее опыта стран с развитой

автомобильной промышленностью. Представляется, что в этой ситуации необходимо учесть именно опыт Германии как страны, однозначно устанавливающей законодательные понятия. Ключевые немецкие решения для определения опасного вождения следующие.

- Агрессивный стиль езды оценивается в 250 евро, но есть риск лишиться прав на три месяца. Опасная езда оценивается в 600 евро.

- Также существует отдельное понятие «небрежное вождение» (административно-правовое нарушение), что означает непредумышленное нарушение ПДД (careless driving), а опасное вождение (уголовно наказуемое деяние) — с умышленным нарушением ПДД (dangerous driving) соответственно.

Учитывая вышесказанное, можно перефразировать и дополнить существующее понятие следующими положениями.

Опасное вождение — создание аварийной ситуации посредством управления транспортным средством, включающее в себя применение звукового сигнала и резкое торможение (в городе), за исключением предотвращения ДТП, а также осуществление опасного перестроения, слежения и оказание аморального воздействия на других участников дорожного движения.

Опасное перестроение (лишение водительского удостоверения на три месяца):

1. Перестроение ТС из одной полосы в другую не менее трёх раз в течение пятнадцати секунд в разных направлениях (необходима видеофиксация).

2. Перестроение ТС в непосредственной близости от ТС соседнего ряда в продольной плоскости, если расстояние между ними на момент нахождения их в одной полосе равно или меньше половины длины ТС (осуществляющего перестроение), при скорости не менее 40 км/ч (достаточно фотофиксации).

Смежные нарушения: выезд на тротуар, пересечение сплошных линий разметки, заезд в парковые зоны и перемещение по ним без соответствующего разрешения, выезд с тротуара в неполюженном месте, в том числе на пешеходный переход (выезд на перекрёсток со стороны тротуара).

Слежение — движение ТС в непосредственной близости за соседним ТС в одной полосе на расстоянии не менее половины длины ТС в течение пяти секунд при скорости не менее 40 км/ч (достаточно фотофиксации) (лишение водительского удостоверения на три месяца).

Аморальное воздействие (лишение водительского удостоверения на двенадцать месяцев):

1. Использование нецензурной лексики или применение физической силы, включая использование

(или угрозу) огнестрельного или холодного оружия, по отношению к другим участникам движения (требуется видеофиксация).

2. Осуществление умышленного наезда на пешеходов или другие ТС при относительно малых скоростях, то есть до 10 км/ч (требуется видеофиксация).

3. Осуществление стоянки ТС вторым или более рядом параллельно остановленным ТС в местах, предназначенных для движения автомобилей (достаточно фотофиксации).

ВЫВОДЫ

Таким образом, предложенное в Постановлении Правительства РФ от 30 мая 2016 года № 477 «О внесении изменения в Правила дорожного движения Российской Федерации» понятие «опасное вождение» имеет явные недоработки в области его применения, а именно в определении виновника и его ответственности. Это исходит из неоднозначности, сложности, неактуальности принципов, в сумме определяющих значение самого термина «опасное вождение». Если подходить к вопросу с технической точки зрения, то необходимо однозначно установить за указанными в законе принципами соответствие ключевым вопросам, определяющим время совершения правонарушений, их количество, тяжесть, а также методы контроля. Кроме того, в сумме с международным опытом это принесёт не только положительную интеграцию понятия «опасное вождение» в ПДД РФ, но и грамотное, бесконфликтное исполнение вышеназванного закона.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Постановление Правительства Российской Федерации «О внесении изменения в Правила дорожного движения Российской Федерации» от 30 мая 2016 года № 477 // Правила дорожного движения РФ. — 2016. — № 47.
2. Правила дорожного движения (введены постановлением Правительства РФ от 30 мая 2016 года № 477)