

УДК 342.7

ОПАСНОЕ ВОЖДЕНИЕ – СБОР И ОЦЕНКА ДОКАЗАТЕЛЬСТВ

Назаров С.В.

к.ю.н.

*Федеральное казенное учреждение «Научный центр безопасности дорожного движения» Министерства внутренних дел Российской Федерации,
Москва, Россия*

Севостьянов А.В.

*Федеральное казенное учреждение «Научный центр безопасности дорожного движения» Министерства внутренних дел Российской Федерации,
Москва, Россия*

Севастьянов А.В.

*Федеральное казенное учреждение «Научный центр безопасности дорожного движения» Министерства внутренних дел Российской Федерации,
Москва, Россия*

АННОТАЦИЯ

Даны практические рекомендации по сбору и оценке доказательств по «опасному вождению».

Ключевые слова: опасное вождение, безопасность дорожного движения, административные правонарушения.

DANGEROUS DRIVING - COLLECTING AND ASSESSMENT OF EVIDENCE

Nazarov S. V.

К. Ю.Н.

*Federal state institution «Scientific center of road safety» of the Ministry of internal Affairs of the Russian Federation,
Moscow, Russia.*

Sevostyanov A. V.

*Federal state institution «Scientific center of road safety» of the Ministry of internal Affairs of the Russian Federation,
Moscow, Russia.*

Sevastyanov A.V.

*Federal state institution «Scientific center of road safety» of the Ministry of internal Affairs of the Russian Federation,
Moscow, Russia.*

Annotation

Practical recommendations for the collection and evaluation of evidence on «dangerous driving».

Keywords: Dangerous driving, road safety, administrative offenses.

Согласно ст. 1 ФЗ «О безопасности дорожного движения» правовое регулирование дорожного движения осуществляется в целях охраны жизни, здоровья и имущества граждан, защиты их прав и законных интересов, а также защиты интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий.

Единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации устанавливается ПДД, утверждаемыми Правительством Российской Федерации (п. 4 ст. 22 данного Федерального закона).

Правительство Российской Федерации, осуществляя полномочия, предоставленные ему федеральным законодателем Постановлением от 30 мая 2016 г. N 477 «О внесении изменения в Правила дорожного движения Российской Федерации», ввело понятие «опасное вождение», которое выражается в неоднократном совершении одного или совершении нескольких следующих друг за другом действий, таких как невыполнение при перестроении требования уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения; перестроении при

интенсивном движении, когда все полосы движения заняты, кроме случаев поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия; несоблюдении безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства; несоблюдение бокового интервала; резкое торможение, если такое торможение не требуется для предотвращения дорожно-транспортного происшествия; препятствовании обгону¹.

Положения статьи 1.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях обязательным признаком состава административного правонарушения и, как следствие, основанием административной ответственности предусматривают наличие вины привлекаемого к ней лица. Административную ответственность за опасное вождение законодательство об административных правонарушениях не устанавливает².

Обратимся к судебной практике Московского городского суда от 12 мая 2017 г. N 7-5217/17.

Водитель *Я*, управляя транспортным средством, в нарушение требований п.п.1.3, 1.5, 8.3 ПДД РФ, при выезде с прилегающей территории, не убедившись перед началом движения в безопасности выполняемого маневра, не уступил дорогу мотоциклу, под управлением водителя *Н*, движущемуся в прямом направлении, вследствие чего произвел с ним столкновение, причинив последнему вред здоровью средней тяжести, совершив тем самым правонарушение, предусмотренное ч. 2 ст. 12.24 КоАП РФ.

Судьей районного суда доказательства не проверялись и не оценивались.

Так, прекращая производство, судья исходила из того, что причинно-следственная связь между нарушением ПДД РФ и наступившими последствиями в виде причинения вреда здоровью *Н* средней тяжести

¹ Нормативный правовой акт опубликован на официальном интернет-портале правовой информации <http://www.pravo.gov.ru> 31 мая 2016 г., в "Российской газете" 2 июня 2016 г., Собрании законодательства Российской Федерации 6 июня 2016 г., N 23.

² Решение Верховного Суда РФ от 21 сентября 2016 г. N АКПИ16-652.

состоит в нарушении требований п.10.1 ПДД РФ самим потерпевшим *Н*, его агрессивной манерой вождения транспортного средства.

К таким выводам судья районного суда пришла на основании показаний лица, привлекаемого к административной ответственности, и показаний, данных в суде первой инстанции допрошенных по ходатайству последнего в качестве свидетелей *1*, *2* и *3*., к которым отнеслась с доверием.

При этом, судья не дала оценки данным показаниям свидетелей на предмет их допустимости и относимости, не сопоставила их с протоколом осмотра места совершения административного правонарушения и схемами места ДТП, в которых зафиксировано место расположения транспортных средств в момент произошедшего ДТП, их конечное положение на проезжей части. Не описано событие правонарушения, не указаны характер и обстоятельства дорожно-транспортного происшествия, в результате которого потерпевшему был причинен вред здоровью, также как не были установлены обстоятельства вмененного *Н* правонарушения, на основании которых судья сделал вывод о нарушении им п. 10.1 ПДД РФ, о его «агрессивном, опасном вождении».

Далее, судья Санкт-Петербургского городского суда от 22 ноября 2016 г. по делу N 7-2078/2016 установил.

Гарлыка признан виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч.1 ст.12.15 КоАП РФ. Обратившись с жалобой в Санкт-Петербургский городской суд об отмене решения судьи районного суда указал, что в ходе производства по делу не учтено, что для соблюдения требований п. 9.10, 10.1 ПДД РФ оба транспортных средства должны находиться в движении, а обеспечивать интервал и соблюдение скоростного режима должен тот водитель, который осуществляет движение сзади. Кроме того, должностным лицом, вынесшим постановление о назначении административного наказания не были учтены изменения, внесенные в п. 2.7 ПДД РФ, содержащие запрет на опасное вождение.

Виновником ДТП считает второго водителя С., который осуществлял движение позади.

Доводы Гарлыка судьей Пушкинского районного суда Санкт-Петербурга проверены не были.

Исследование и оценка доказательств, на основании которых судья установил обстоятельства, свидетельствующие о наличии в действиях Гарлыка состава административного правонарушения, в решении отсутствует, доводы заявителя не приведены, не проверены и не оценены. Также судьей районного суда не проверено, были ли соблюдены процессуальные требования КоАП РФ при вынесении постановления по делу об административном правонарушении.

Таким образом, при рассмотрении жалобы были допущены существенные нарушения процессуальных требований, предусмотренных КоАП РФ, что не позволило всесторонне, полно и объективно рассмотреть дело и на основании п. 4 ч. 1 ст. 30.7 КоАП РФ влечет отмену решения судьи и направление жалобы на новое рассмотрение.

Изучив судебную практику и дав правовую оценку понятию «опасное вождение» обратимся к «технической составляющей» данного определения.

Дорожно-транспортное происшествие – сложное явление. Ему всегда сопутствует значительное число разнообразных факторов, лишь небольшая часть которых действительно способствовала возникновению и развитию ДТП. В процессе сбора и оценки доказательств должен быть решен один из важнейших вопросов – соответствовали ли действия водителя данной дорожно-транспортной обстановке, то есть необходимо выявить, какими требованиями ПДД водитель должен был руководствоваться и выполнил ли он их. Установить эти обстоятельства («опасное вождение») путем опросов участников ДТП и очевидцев происшествия не всегда возможно.

Причинная связь между действиями участников дорожного движения и наступившим ДТП устанавливается с помощью заключения эксперта – автотехника.

Пункт 9.10. ПДД РФ обязывает водителя соблюдать такую дистанцию до движущегося впереди транспортного средства, которая позволила бы избежать столкновения, а также необходимый боковой интервал, обеспечивающий безопасность движения.

Согласно Конвенции о дорожном движении, принятой на конференции ООН по дорожному движению: «Водитель транспортного средства, следующего за другим транспортным средством, должен соблюдать соответствующую дистанцию с тем, чтобы избежать столкновения в случае неожиданного торможения или остановки движущегося впереди транспортного средства».

При применении п.9.10 ПДД следует считать, что водитель заднего (двигающегося «за лидером») ТС должен выбрать такую дистанцию, чтобы иметь возможность избежать столкновения сдвигающимся по его полосе перед ним в попутном направлении ТС, а не любое столкновение (со встречным, попутным на другой полосе и т.д.), при условии, что ТС будет заторможено или остановлено только путем торможения, т.е. без какого-либо столкновения или наезда на препятствие, способное существенно сократить тормозной путь.

Методики определения необходимой дистанции известны и не являются предметом рассмотрения данной статьи, так же, как и методики выбора времени экспериментально – расчетного времени реакции водителя.

Условие остановки движущегося впереди ТС с большей, чем установившееся замедление, эффективностью торможения (например, столкновение с препятствием), следует относить к «опасному вождению». Исследования для данного случая проводятся по традиционной схеме и методикам в соответствии с требованиями п.10.1 ПДД.

ПДД не раскрывают понятия «необходимый боковой интервал, обеспечивающий безопасность движения» и не регламентируют (и не могут регламентировать) его цифровое значение.

Конвенция о дорожном движении вообще не содержит понятия «боковой интервал». Единственное, что по этому поводу в ней записано: «В момент

обгона водитель должен оставлять для обгоняемого пользователя или пользователей дороги достаточное боковое пространство». Так как в Конвенции и ПДД допускается считать движение на соседних полосах опережением, а не обгоном, то под «интервалом» рекомендуется понимать расстояние поперек дороги между крайней выступающей точкой ТС или его груза и материальным объектом (его крайней выступающей точкой). При использовании этим понятием необходимым (но вовсе не безопасным) может быть любой интервал, отличный от нуля. Безопасность движения зависит не только от интервала, но и от действий водителя ТС, окружающих условий движения, поэтому указать интервал, который обеспечивал (гарантировал) бы безопасность движения вообще невозможно.

Естественно, водитель (в зависимости от скорости) может выбрать интервал, необходимый для проезда мимо либо рядом с объектом, из расчета неизменности параметров движения или нахождения объекта. Применяемые в экспертной практике эмпирические формулы определения боковых интервалов не могут служить критерием для установления соответствия действий водителей ТС требованиям ПДД по выбору интервала. В связи с этим при экспертном исследовании ДТП, связанных с выбором интервала, критерием соответствия (несоответствия) действий водителя могут служить только наличие (отсутствие) контакта.

Если водитель выбрал необходимый боковой интервал, а другой участник движения начинает его уменьшать («опасное вождение»), то при возникновении опасности для движения водителю следует действовать в соответствии с требованиями п.10.1 ПДД.

В заключении следует отметить, в ПДД отсутствуют указания о том, когда можно считать ту или иную опасность для движения реальной (оценка «опасного вождения»). Опасность возникает при конкретной совокупности обстоятельств, эта совокупность неповторима, ДТП многообразны, но опасность для движения есть объективная познаваемая реальность. Речь идет об опасности наезда, столкновения, опрокидывания ТС, об угрозе жизни и

здоровью людей, сохранности имущества (причинению вреда), Опасность может проявляться постепенно или возникать внезапно, быть осознанной или нет как теми, кто создает ее, так и теми, кому она угрожает. Опасность для движения может возникать постепенно, например, отворачивание какой-либо гайки, которое в дальнейшем приведет к отсоединению колеса. В таких условиях возникновение опасности можно обнаружить визуально и по конкретным признакам (стук, шум, запах гари и т.д.), иногда за очень короткое время (внезапное поднятие капота двигателя, выход из строя сфета фар при движении в темное время, внезапное ослепление и т.д.).

При определенных условиях (обстоятельствах) возникновения опасности для движения ПДД в обязательном порядке предусматривает принятие мер к снижению скорости вплоть до остановки: при ослеплении (п. 19.2), при красном сигнале светофора или запрещающем жесте регулировщика (п. 6.13), если перед нерегулируемым пешеходным переходом остановилось или замедлило движение ТС (п. 14.2) и т.д.

При возникновении опасности для движения в том числе «опасного вождения», которую водитель в состоянии обнаружить, может решаться вопрос о том, на каком расстоянии может остановиться ТС в конкретных дорожных условиях в зависимости от его технического состояния и скорости движения.

Библиографический список:

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. N 195-ФЗ URL: <http://ivo.garant.ru/#/document/12125267/paragraph/81055786:0>.
2. Правила дорожного движения Российской Федерации (утв. постановлением Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 г. N 1090). URL: <http://ivo.garant.ru/#/document/1305770/paragraph/10:0>.
3. Постановление Правительства РФ от 30 мая 2016 г. N 477 «О внесении изменения в Правила дорожного движения Российской Федерации». 2016. URL: <http://ivo.garant.ru/#/document/71410058/paragraph/1:2>.
4. Решение Верховного Суда РФ от 21 сентября 2016 г. N АКПИ16-652 «Об отказе в признании частично не действующим пункта 2.7 Правил дорожного движения Российской Федерации, утв. постановлением

Совета Министров - Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090». URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71419050/>.

5. Назаров С.В. Назначение, производство и оценка результатов автотехнической экспертизы на предварительном следствии /диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук/ ВНИИ МВД России Москва, 1998.