

## БОКОВОЙ ИНТЕРВАЛ И ДИСТАНЦИЯ КАК УГРОЗА БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

**Ташлык С. В.**

Тюменский институт повышения квалификации  
сотрудников МВД Российской Федерации  
E-mail: tashlyk.s@mail.ru

В статье анализируется понятие «опасное вождение», рассматривается вопрос о проблемах квалификации опасного вождения в части определения безопасного бокового интервала и дистанции между транспортными средствами, а также определения умысла и реальной возможности предотвращения последствий от дорожно-транспортного происшествия. Предлагается нормативное закрепление в ПДД требований о соблюдении дистанции и бокового интервала в конкретных минимальных единицах измерения.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, опасное вождение, безопасная дистанция, боковой интервал, транспортное средство, дорожно-транспортное происшествие.

## LATERAL INTERVAL AND DISTANCE AS A THREAT ROAD SAFETY

**S. V. Tashlyk**

Tyumen Advanced Training Institute  
of the MIA of Russia  
E-mail: tashlyk.s@mail.ru

This article analyzes the concept of “dangerous driving”, discusses the problems of qualification of dangerous driving in terms of determining the safe side interval and distance between vehicles, as well as determining the intent and the real possibility of preventing the consequences of a traffic accident. It is proposed to fix the normative requirements in the traffic rules on the observance of distance and lateral interval in specific minimum units of measurement.

Keywords: road safety, dangerous driving, safe distance, side interval, vehicle, traffic accident.

### **Введение**

Дорожно-транспортные происшествия наносят экономике России и обществу в целом колоссальный социальный, материальный и демографический ущерб. Одной из основных проблем сохранения жизни и здоровья людей является безопасность дорожного движения. Обеспечение безопасности государства всегда находится в центре внимания законотворческой деятельности.

### **Постановка проблемы**

По итогам первого полугодия 2019 года на территории Российской Федерации отмечается снижение всех трёх показателей аварийности. Количество дорожно-транспортных происшествий (далее ДТП) снизилось на 1,3 %, число

погибших — на 5,4 %, раненых — на 0,5 %. Вместе с тем, несмотря на определенные позитивные изменения, уровень дорожно-транспортной аварийности в стране остается по-прежнему высоким — одно из двенадцати (8,3 %) ДТП было со смертельным исходом. По сравнению с АППГ количество ДТП со смертельным исходом снизилось на 3 % (с 5992 до 5811). Тяжесть последствий ДТП составила 7 погибших на 100 пострадавших. Всего на улицах и дорогах страны зарегистрировано 70 151 ДТП, в котором погибло 6763 и получили ранения 90 103 человека. В первом полугодии 2019 г. продолжилось снижение основных показателей аварийности относительно АППГ в большинстве субъектов Российской Федерации. Снижение всех трех основных показателей

аварийности зафиксировано в 31 регионе страны. Количество ДТП снизилось в 53 субъектах страны [1].

В 2019 году в Российской Федерации продолжилась тенденция к сокращению количества дорожно-транспортных происшествий и числа пострадавших. Вместе с тем необходимо и дальше наращивать потенциал для дальнейшего развития работ по повышению безопасности дорожного движения.

Согласно статьи 3 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»<sup>1</sup> основными принципами безопасности дорожного движения являются: приоритет жизни и здоровья граждан, над экономическими результатами хозяйственной деятельности; приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении; соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения; программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

С целью уменьшения смертности в результате ДТП, Правительство Российской Федерации, осуществляя полномочия, представленные ему федеральными законами постоянно стремится снизить социальный и транспортный риск. Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 мая 2016 года № 477 «О внесении изменения в правила дорожного движения Российской Федерации»<sup>2</sup> в пункт 2.7. Правил дорожного движения Российской Федерации (далее — ПДД) введено понятие опасное вождение<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (ред. от 27.12.2018) «О безопасности дорожного движения» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.11.2019) // Собр. законодательства Российской Федерации. 1995. № 50. Ст. 4873.

<sup>2</sup> Постановление Правительства РФ от 30 мая 2016 г. № 477 «О внесении изменения в Правила дорожного движения Российской Федерации» // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2016. № 23. Ст. 3325.

<sup>3</sup> «Опасное вождение, выражающееся в неоднократном совершении одного или совершении нескольких следующих друг за другом действий, заключающихся в невыполнении 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, несоблюдении бокового интервала, резком торможении, если такое торможение не требуется для предотвращения дорожно-транспортного происшествия, препятствовании обгону, если указанные действия повлекли создание водителем в процессе дорожного движения ситуации, при которой его движение и (или) движение иных участников

### *Пути решение проблемы*

В определении опасного вождения перечисляются виды нарушений ПДД, которые законодатель отнес к опасному вождению, а именно требование уступить дорогу, перестроение при интенсивном движении, несоблюдение безопасной дистанции, несоблюдение бокового интервала, препятствие обгону.

Определение опасного вождения вместо конкретных критериев деяния признаваемого противоправным применяет оценочные понятия. При этом в определении вместо устоявшегося понятия аварийная обстановка применяется термин ситуация, которая создает соответствующую угрозу. В то же время как справедливо отмечают В. И. Майоров и С. В. Полякова, рассмотрение аварийной обстановки как риска безопасности участников дорожного движения позволяет использовать теоретическую базу риск-менеджмента с целью снижения данного риска [2]. К сожалению этот термин перестал применяться в российском законодательстве, в то же время во многих странах постсоветского пространства (Украина, Казахстан, Беларусь) ответственность за создание аварийной обстановке сохранена [3].

Сравнительный анализ определения опасного вождения, норм ПДД и КоАП РФ свидетельствует, что в настоящее время за указанные в определении виды нарушений предусмотрена ответственность в ст. 12.14 и 12.15 КоАП РФ, а именно за невыполнение требований ПДД уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения и нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона. За те же деяния, если они повлекли легкий или средний вред здоровью человека, то ответственность наступает по статье 12.24 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

В то же время, вводя термин «опасное вождение», законодатель в первую очередь стремится предотвратить такие последствия переноса момент окончания деяния на более раннюю стадию — угрозу причинения конкретного вреда (ущерба). Соответственно необходимо было предусмотреть самостоятельную ответственность за опасное вождение, поскольку привлечение к ответственности по приведенным выше нормам не решают вопрос принципиально, поскольку лица привлекаются не за опасное вождение, а, как и ранее за конкретное нарушение ПДД, что не решает дорожного движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу гибели или ранения людей, повреждения транспортных средств, сооружений, грузов или причинения иного материального ущерба».

вопрос по существу, поскольку не дифференцируют ответственность и вызывают много спорных моментов [3].

Мы согласны с мнением профессора В. И. Майорова и профессора О. И. Бекетова о том, что в новой норме имеется еще немало спорных моментов, на которые обращают внимание автовладельцы, правозащитники, эксперты. Ключевой проблемой является невозможность объективного доказательства опасного вождения. Суть рассматриваемого нарушения заключается в последовательном нарушении пунктов Правил дорожного движения, но этого недостаточно, чтобы квалифицировать вождение как опасное, необходимо, чтобы совершенная последовательность нарушений создала угрозу ДТП. Поэтому опасное вождение в большинстве случаев становится возможным квалифицировать лишь после совершения ДТП. При изучении материалов дорожно-транспортного происшествия определяется, имело ли место наличие нарушений, включенных в понятие «опасное вождение», и только тогда выносится вердикт о его наличии или отсутствии. [4; 5]

Внимания в определении опасного вождения заслуживает вопрос о несоблюдении безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства, несоблюдении бокового интервала.

Ни один нормативно правовой акт не содержит конкретного указания, какая дистанция и боковой интервал считается безопасным. Интервал и дистанция являются субъективными величинами, и каждый участник дорожного движения воспринимает их по-своему.

Сами по себе нарушения безопасной дистанции и бокового интервала можно зафиксировать только в случае дорожно-транспортного происшествия. В настоящий момент дистанция и боковой интервал между транспортными средствами будут безопасными до момента возникновения дорожно-транспортного происшествия. С достоверностью невозможно определить создают ли действия водителя, в несоблюдении безопасной дистанции и бокового интервала угрозу гибели или ранения людей, повреждения имущества, если столкновения не произошло.

ПДД не устанавливает конкретных значений безопасной дистанции и бокового интервала. В связи с этим и реализовать данное право невозможно, как невозможно определить цифровое значение, обеспечивающее безопасную дистанцию и боковой интервал по отношению одного транспортного средства к другому. Цифровое понятие в данном случае будет зависеть от многих внешних факторов

(состояние дорожного покрытия, гололед, снежный налет, мокрая или грунтовая дорога, износоустойчивость резины и качества сцепления с асфальтом и т. п.).

Существует много различных методик определения безопасной дистанции и бокового интервала, однако они не являются объектом рассмотрения в данной статье.

Цифровое значение может быть минимальное и корректироваться самим водителем ввиду конкретной дорожной обстановки, поскольку аварийная ситуация и дорожные условия неповторимы и многообразны.

Однако, на практике и при квалификации «опасного вождения» могут возникнуть ряд вопросов, поэтому следует закрепить нормативно в ПДД требования о соблюдении дистанции и бокового интервала в конкретных минимальных единицах измерениях (например, по отношению к разметке на проезжей части, краю проезжей части или обочине). Только таким образом можно сделать данную норму рабочей, а не номинальной, а также способствовать принятию объективных решений при расследовании ДТП.

Мы согласны с мнением эксперта С. Лобарева, председателя правления НП «Гильдия автошкол России» по поводу введения термина «опасное вождение», который в свою очередь должен нести не «палочный», а воспитательный характер: «Вопрос несоблюдения бокового интервала, безусловно, самый опасный в плане коррупционной составляющей. Под удар в первую очередь в этом случае будут попадать мотоциклисты. У экспертного сообщества были предложения зафиксировать безопасный интервал на отметки полуметра. Но в любом случае встал вопрос, как фиксировать его соблюдение<sup>1</sup>.

По нашему мнению, самым оптимальным вариантом фиксации правонарушения и основной доказательной базой в определении и квалификации опасного вождения будет являться видеосъемка (например, видеорегистраторы, установленные в машине сотрудников Госавтоинспекции и автовладельцев). Безопасная дистанция и боковой интервал в области безопасности дорожного движения должны фиксироваться автоматически помощью технических средств.

Как отметил Президент РФ В. В. Путин на расширенной коллегии МВД России за 2019 года «...Необходимо последовательно развивать технические средства контроля за соблюдением Правил дорожного движения, расширять

<sup>1</sup> Распопова А. Опасное вождение столкнулось с препятствием // Газета.ru. URL: [https://www.gazeta.ru/auto/2016/06/30\\_a\\_8348009.shtml](https://www.gazeta.ru/auto/2016/06/30_a_8348009.shtml) (дата обращения 08.12.2019).

возможности систем автоматической фото- и видеофиксации правонарушений...»<sup>1</sup>.

При квалификации нарушений за опасное вождение, в частности за несоблюдение безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства, несоблюдении бокового интервала возникает еще один вопрос в определении умысла. Ведь в действиях водителя, как с прямым, так и с косвенным умыслом, он будет осознавать, и предвидеть возможность наступления вредных общественно опасных

последствий. И здесь встанет вопрос, а была ли у водителя реальная возможность предотвратить последствия своими действиями или такая возможность отсутствовала вовсе.

### **Заключение**

Ведение термина опасного вождения является положительной динамикой в решении проблем обеспечения безопасности дорожного движения, однако формулировка термина нуждается в более грамотной трактовке и конкретными значениями с целью, исключения субъективных позиций, неправильной квалификации и минимизации судебных тяжб, после принятия закона об установлении административной ответственности за опасное вождение.

<sup>1</sup> Из выступления Президента В. В. Путина на расширенном заседании коллегии МВД России // Щит и меч. 2019. 07 марта № 9. С. 2 (опубликовано на официальном сайте <http://www.kremlin.ru/events/president/news/59913> (дата обращения 08.12.2019).

### **Список литературы**

1. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за первое полугодие 2019 года. Информационно-аналитический обзор. — М.: ФКУ НЦ БДД МВД России, 2019. — 3 с.
2. Майоров, В. И. Создание аварийной ситуации как риск безопасности участников дорожного движения / В. И. Майоров, С. В. Полякова. // Евразийский юридический журнал. — 2018. — № 1. — С. 306–310.
3. Майоров, В. И. К вопросу об аварийной ситуации в дорожном движении / В. И. Майоров // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения (состояние, проблемы, пути совершенствования). — Орел, 2017. — С. 217–222.
4. Майоров, В. И. Административная ответственность за опасное вождение: проблемы и перспективы / В. И. Майоров // Актуальные вопросы применения норм административного права («Корневские чтения»): сборник научных трудов III Международной научно-практической конференции. — М., 2019. — С. 282–286.
5. Майоров, В. И. О нормативно-правовом определении понятия опасного вождения в контексте законодательства об административных правонарушениях / В. И. Майоров, О. И. Бекетов // Научный вестник Омской академии МВД России. — 2017. — № 2 (65). — С. 77–82.
6. Бекетов, О. И. Запрет «опасного вождения» — проявление цивилизованной административной политики в области безопасности дорожного движения / О. И. Бекетов, В. И. Майоров // Государственное строительство в России на современном этапе: материалы международной научно-практической конференции / под ред. М. А. Бучакова, С. В. Шевченко. — Омск, 2017. — С. 105–110.

### **References**

1. Dorozhno-transportnaya avariynost v Rossiyskoy Federatsii za pervoe polugodie 2019 goda. Informatsionno-analiticheskiy obzor. — M.: FKH NTs BDD MVD Rossii, 2019. — 3 s.
2. Mayorov, V. I. Sozdanie avariynoy situatsii kak risk bezopasnosti uchastnikov dorozhnogo dvizheniya / V. I. Mayorov, S. V. Polyakova. // Yevraziyskiy yuridicheskiy zhurnal. — 2018. — № 1. — S. 306–310.
3. Mayorov, V. I. K voprosu ob avariynoy situatsii v dorozhnom dvizhenii / V. I. Mayorov // Upravlenie deyatel'nostyu po obespecheniyu bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya (sostoyaniye, problemy, puti sovershenstvovaniya). — Orel, 2017. — S. 217–222.
4. Mayorov, V. I. Administrativnaya otvetstvennost za opasnoe vozhdenie: problemy i perspektivy / V. I. Mayorov // Aktualnye voprosy primeneniya norm administrativnogo prava («Korenevskie chteniya»): sbornik nauchnykh trudov III Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. — M., 2019. — S. 282–286.
5. Mayorov, V. I. O normativno-pravovom opredelenii ponyatiya opasnogo vozhdeniya v kontekste zakonodatelstva ob administrativnykh pravonarusheniyaх / V. I. Mayorov, O. I. Beketov // Nauchnyy vestnik Omskoy akademii MVD Rossii. — 2017. — № 2 (65). — S. 77–82.
6. Beketov, O. I. Zapret «opasnogo vozhdeniya» — proyavlenie tsivilizovannoy administrativnoy politiki v oblasti bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya / O. I. Beketov, V. I. Mayorov // Gosudarstvennoe stroitelstvo v Rossii na sovremennom etape: materialy mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii / pod red. M. A. Buchakova, S. V. Shevchenko. — Omsk, 2017. — S. 105–110.

Дата поступления статьи в редакцию: 12.12.19.