

Шилов Юрий Валерьевич,
Кандидат юридических наук, доцент,
Профессор кафедры публичного права,
ФКОУ ВО Пермский институт ФСИН России

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПРОВЕДЕНИЯ НЕЗАКОННЫХ СОРЕВНОВАНИЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Аннотация: в статье рассматриваются различные теоретико-правовые аспекты, связанные с анализом вопросов административно-правового регулирования проведения уличных гонок транспортных средств. Автором обозначаются варианты правовой ответственности в обозначенной сфере в регионах, обосновывается необходимость дальнейшего правового регулирования и корректировки нормативных актов.

Ключевые слова: транспортное средство, гонки, правовое регулирование, административная ответственность

Среди ряда актуальных и злободневных тем, активно обсуждаемых в обществе и несколько подзабытых в последнее время, относится и проблематика организации и проведения незаконных соревнований мотоциклетной и автомобильной техники. Такого рода уличные заезды традиционно привлекают значительную часть молодежной аудитории, которая ищет всевозможные способы самоутвердиться, выплеснуть накопившуюся энергию, испытать острые ощущения и эмоционально подзарядиться, участвуя как лично, так и поддерживая своих единомышленников.

На первый взгляд подобные попытки определить самого быстрого и уважаемого гонщика не представляют собой особой тревоги, поскольку вполне сопоставимы с юношеским энтузиазмом и закономерно возникающим желанием продемонстрировать свое мастерство управления «железным конем», но при ближайшем рассмотрении обнаруживается масса негативных аспектов, требующих упорядочения такого времяпровождения, а главное – решения вопросов безопасности окружающих зрителей и случайных очевидцев происходящего действия.

Многие «горячие головы» грезят в своих мечтах промчаться на огромной скорости перед впечатленной аудиторией зрителей, преисполненных жадой азарта увидеть впечатляющее зрелище и получить большую дозу адреналина. Вместе с тем, в жизни происходит все далеко не так гладко и красиво, как показано в известном блокбастере «Форсаж», а достаточно часто сопряжено с неоправданным риском и большим количеством потенциальных угроз, о которых ни участники незаконных заездов, ни организаторы, ни зрители, как правило, даже не задумываются.

Отсюда не только огромное количество жалоб со стороны тех, кто вынужден испытывать на себе все прелести, как правило, ночных или вечерних «покатушек», но и аварии со стоящими на обочинах транспортными средствами, иными несчастными случаями, в том числе, со смертельным исходом.

Среди последних трагических инцидентов можно назвать гибель 17-летней зрительницы нелегальных гонок в Ангарске, которая произошла 10 мая текущего года в результате наезда на нее не справившегося с управлением одного из участников подобных нелегальных гонок.

Начиная с 2017 года в медийном пространстве активно обсуждались предлагаемые инициативы закрепления в Кодексе Российской Федерации об административных



правонарушениях отдельной статьи (12.38), которая предусматривала ответственность за проведение соревнований автомобилей или мотоциклов по их скоростным или иным техническим возможностям (качествам или свойствам) в местах, не предназначенных для проведения таких соревнований, если это соревнование было сопряжено с нарушением общественного порядка или создало угрозу безопасности дорожного движения.

Также предполагалось предусмотреть внесение соответствующих изменений в уголовное законодательство, вплоть до двух лет лишения свободы тем, кто организовал подобные опасные гонки и внушительными штрафными санкциями. Однако дальше разработки законопроекта дело не пошло, застопорившись на признании такого подхода чрезмерно радикальным, что, вместе с тем, не сняло с повестки дня вопросы обеспечения безопасности граждан и упорядочения данной проблемы.

Сегодняшние стритрейсеры, обладая возможностями иметь в своем распоряжении дорогостоящий спортивный или максимально прокачанный автомобиль, способны развивать в городских условиях или на загородных трассах сумасшедшие скорости, а это само по себе является фактором, требующим не самоустранения, а пристального внимания и контроля со стороны уполномоченных органов государства.

Не стоит забывать и о призовых и ставках, которые присутствуют на подобного рода заездах, размер которых в зависимости от разного региона может достигать внушительных сумм. А там, где присутствует тотализатор, неизбежно появятся люди, пытающиеся заработать любым способом и любой ценой, жертвуя при этом элементарными вопросами обеспечения безопасности.

В последние несколько лет к гонкам по прямой добавился зимний дрифт, который порой проводится на парковках возле торговых центров, открытых необорудованных площадках или по льду замерзшего озера. В южных регионах популярны заезды на скорость по горному серпантину, а в крупных мегаполисах так называемые заезды check-point (гонки на дистанцию 5-6 км от старта до финиша), street-challenge (разгадывание ребуса или загадки для понимания дальнейшего маршрута движения), city-style (ночное ориентирование по заданному маршруту) и прочие варианты.

Как представляется, в условиях спортивного азарта и жажды победы в заезде могут пострадать сторонние наблюдатели и значительно возрастает риск иных дорожных инцидентов, в том числе, со смертельным исходом, которые уже неоднократно происходили в разных странах и в нашей стране.

Согласимся, что эффективность реализации норм права, в том числе и административных, в значительной мере зависит от действующего механизма их применения, регламентации порядка привлечения к такой ответственности [1, с. 62].

Учитывая достаточно расплывчатые формулировки, и стремясь к упорядочению общественных отношений в той или иной сфере, законодательные власти в субъектах Российской Федерации часто прибегают к дополнительному региональному правовому регулированию, что выглядит вполне разумным и обоснованным.

Так, еще в 2012 году ст. 6.25. закона Белгородской области от 4 июля 2002 года № 35 «Об административных правонарушениях на территории Белгородской области» была предусмотрена ответственность за организацию и (или) проведение неофициальных соревнований транспортных средств, создающих угрозу общественной безопасности. Правда размер штрафных санкций в размере от двух до пяти тысяч рублей для, как правило, достаточно обеспеченных представителей «клана» стритрейсеров выглядит крайне неубедительным.

Кроме того, что ряд исследователей отмечают, что установленные сегодня исключительно штрафные административно-правовые санкции зачастую не достигают



необходимого правового результата в силу их низкой эффективности по отдельным составам правонарушений [2, с. 39]. Также согласимся, что сводить методы правового регулирования только к ужесточению законодательства нецелесообразно и не дает желаемого результата [3, с. 62].

В этой связи отметим, что отсутствие сегодня вразумительных норм на федеральном уровне отнюдь не способствуют нормализации ситуации в исследуемой сфере. Кроме того, для того, чтобы устранить ряд противоречий, связанных, например, с точным определением места или способа совершения правонарушения, целесообразно проработать вопрос с закреплением некоторых базовых понятий, раскрывающих содержание тех или иных терминов, связанных с незаконными уличными заездами.

Сегодня представляется эффективным также определенные материальные выплаты за информирование о фактах проведения незаконных уличных заездов, по аналогии с такими подходами за фиксацию иных административных правонарушений. Многие ночные гонки организуются посредством вполне открытого информирования о месте и времени их проведения через социальные сети, что может послужить побудительным мотивом со стороны правоохранителей непосредственно поприисутствовать в указанном месте.

Важная функция в разрезе рассматриваемой проблематики, должна быть уделена методу убеждения, который, как отмечается «реализуется в комплексе стимулирующих мер, осуществляемых в целях повышения сознательности, организованности и дисциплинированности, добросовестного соблюдения правовых норм» [4, с. 60]. Такой превентивный подход позволит отчасти минимизировать количество незаконных заездов, что, в конечном счете, будет сказываться и на факторах обеспечения безопасности и общественного спокойствия окружающих.

Также согласимся, что механизм противодействия правонарушениям вырабатывался не одно столетие, и этот опыт должен учитываться как при оценке современной административной деликтности, так и в организации правоприменительной деятельности органов, обеспечивающих безопасность дорожного движения [5, с. 24].

В заключение отметим, что одними запретительными и ограничительными мерами, безусловно, не обойтись. Требуется системная и комплексная работа, в том числе, и с представителями подобной субкультуры, по поиску наиболее приемлемых вариантов. Государственное финансирование определенных программ по развитию автомобильного спорта с предоставлением возможности проведения официальных соревнований, выделение грантов на развитие молодежных инициатив, активное привлечение общественных формирований и инвесторов, определение легальных мест проведения заездов или строительство специально оборудованных трасс – вот лишь некоторые меры, способные снизить остроту проблемы. В сочетании с разумными административно-правовыми санкциями печальная статистика несчастных случаев во время проведения нелегальных уличных гонок должна неизбежно сократиться.

Список литературы:

1. Петрыкина Н.И., Адигамов А.И. К вопросу об эффективности применения мер административной ответственности за нарушения законодательства о выборах // Административное право и процесс. 2021. № 5. С. 60 – 66.
2. Канунникова Н.Г. Актуальные проблемы мер административной ответственности за правонарушения экстремистского характера, предусмотренных КоАП РФ // Административное право и процесс. 2022. № 1. С. 38 – 41.
3. Аржанов В.В. О целесообразности ужесточения наказания как способа обеспечения законности // Административное право и процесс. 2015. № 6. С. 61 – 63.



4. Кардашова И.Б. О роли административно-правовых методов в обеспечении национальной безопасности // Административное право и процесс. 2016. № 5. С. 59 – 63.
5. Шергин А.П. Дорожная деликтология // Безопасность дорожного движения. 2024. № 2. С. 23 – 26.

