

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

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ПРИВЛЕЧЕНИЯ К АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ОПАСНОЕ ВОЖДЕНИЕ

Аннотация: в статье анализируются отдельные теоретико-правовые аспекты, связанные с привлечением к административной ответственности за опасное вождение. Автором предпринята попытка дать общую характеристику данных действий и проанализировать возможные нюансы привлечения их к юридической ответственности.

Ключевые слова: правонарушение, опасное вождение, административная ответственность, правоприменение

Правовое регулирование различных правоотношений предполагает не только учет возможного круга участников соответствующих правовых связей, но постоянное отслеживание динамики их развития, возможности появления новых видов угроз и, как следствие, необходимости защиты интересов других лиц и общества в целом.

Сегодня на протяжении длительного времени не утихают дискуссии, связанные с необходимостью ужесточения ответственности водителей транспортных средств, игнорирующих вопросы безопасности на дорогах общего пользования и осуществляющих крайне опасные и резкие маневры, неоправданные перестроения и обгоны, игру «в шашечки» и другие рискованные действия.

Согласимся, что в сегодняшнем мире вождение – очень напряженная и рискованная деятельность [1, с. 66]. А если в процессе движения кто-то из водителей начинает вести себя неадекватно, создавая еще более напряженную ситуацию, то это чревато не только столкновениями транспортных средств, но и куда более серьезными последствиями, в результате которых могут пострадать водители, пассажиры и посторонние граждане.

Аналогичная ситуация сегодня складывается с термином «агрессивное вождение», который не нашел своего нормативного закрепления, но в основе своей предполагает опять же бессмысленные резкие ускорения, создание искусственных помех для движения других транспортных средств, попытки выталкивания автомобилей с занимаемых полос движения и иные хамские или «воспитательные» действия.

В настоящее время постановлением Правительства РФ от 30.05.2016 № 477 [2] в Правила дорожного движения Российской Федерации введено понятие «опасное вождение», которая, хоть и выглядит достаточно громоздкой, но передает смысл таких действий – неадекватность складывающейся дорожной ситуации и желание продемонстрировать свое неуважение к другим водителям. Среди содержащихся в данном определении терминов встречаются такие, как несоблюдение безопасной дистанции, резкое торможение, создание угрозы гибели или ранения людей и другие обстоятельства, которые требуют применения адекватных мер правового воздействия к таким водителям-лихачам. Подобное опасное вождения является в настоящее время прямым запретом, наряду с управлением транспортным средством в состоянии опьянения, управлением транспортным средством с нарушением режима труда и отдыха, использованием во время движения телефоном с использованием рук и другими ограниченными действиями.

Вместе с тем, действующий Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) не предусматривает ответственности водителей за



такого рода опасное либо агрессивное вождение. Практика идет по пути назначения водителям ответственности по другим статьям КоАП РФ, например, по статье 12.14. «Нарушение правил маневрирования» или 12.15. «Нарушение правил расположения транспортного средства на проезжей части дороги, встречного разъезда или обгона». При этом вполне очевидно, что риск, которому подвергаются другие участники дорожного движения в случае с опасным вождением неизмеримо выше тех штрафных санкций, которые сегодня определены за обозначенные действия по указанным статьям КоАП РФ.

Надо отметить, что административная ответственность представляет собой важный институт права, который регулирует поведение всех физических и юридических лиц в обществе. При этом в отличие от общих субъектов, специальные субъекты административной ответственности, к которым относятся и водители транспортных средств, отличаются своими уникальными признаками и правовым статусом, позволяющим в случае крайней необходимости его ограничить или фактически ликвидировать.

В литературе отмечается, что меняющиеся ситуации в стране и мировом сообществе побуждают к рассмотрению того, как увеличить потенциал административно-правового воздействия на происходящие процессы, сохраняя при этом устойчивые институты и регуляторы и используя новые подходы [3, с. 11]. Относится указанное утверждение и к статусу особых и специальных субъектов административной ответственности.

При ответе на вопрос в чем цель применения мер ответственности, специалисты называют побуждение людей к воздержанию от определенных действий, а если удержать их все же не удалось, то восстановить определенную меру справедливости в смысле возмещения нанесенного правонарушителями вреда [4, с. 87].

В настоящее время проблема опасного вождения вышла на уровень обсуждения необходимости закрепления в КоАП РФ отдельной нормы, включив в нее самостоятельный состав правонарушения, регулирующий ответственность за подобные действия. В Государственной Думе в первом чтении, наконец, были приняты соответствующие поправки, касающиеся опасного вождения, но ситуация с правоприменением, по-прежнему, пока не дает возможности наказывать правонарушителей за рулем более серьезными административно-правовыми санкциями.

Следует отметить, что одной из причин пробуксовки принятия норм об ответственности за опасное вождение явились проблемы с фиксацией факта агрессии на дороге с последующими сложностями доказывания данного факта. Часть автоэкспертов говорят о невозможности определения противоправного характера действий водителя, часть из которых, используя, например, опасный маневр могут лишь пытаться избегать потенциальных аварийных ситуаций. В этой связи можно обратить внимание на опыт китайских коллег, пользующихся возможностями искусственного интеллекта, в том числе, при оценке ситуации с опасным вождением [5, с. 6].

Пытаясь оказать действенное влияние на закоренелых правонарушителей, правоприменительная практика идет по пути привлечения таких лихачей к уголовной ответственности по ст. 267.1 Уголовного кодекса Российской Федерации за совершение из хулиганских побуждений действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств. Уже имеются и конкретные судебные решения по привлечению таких лиц к уголовной ответственности и назначению штрафов в размере сотен тысяч рублей. Отметим, что данной статьей предусматривается и возможность ограничения либо лишения свободы на срок до двух лет.

Очевидно, что в грамотном сочетании обозначенных видов юридической ответственности с расширением технических возможностей фиксации фактов опасного вождения ситуация на дорогах постепенно станет нормализоваться, а наиболее злостные



правонарушители уже не будут безнаказанно бравировать на дорогах, создавая аварийные ситуации и подвергая угрозам жизнь и здоровье других участников дорожного движения.

Список литературы:

1. Коваленко К.Е., Коваленко Н.Е. Причины дорожной агрессии на автомобильных дорогах // Административное право и процесс. 2020. № 6. С. 66 – 68.
2. Постановление Правительства РФ от 30.05.2016 № 477 «О внесении изменения в Правила дорожного движения Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. 2016. № 23. Ст. 3325.
3. Тихомиров Ю.А. Наука административного права: преемственность и новые повороты // Административное право и процесс. 2021. № 7. С. 11 – 15.
4. Шмарко И.К. Казнить нельзя и помиловать тоже // Закон. 2021. № 11. С. 87 – 94.
5. Спиридонов А.П. Искусственный интеллект в деятельности органов прокуратуры: перспективы внедрения и использования // Законность. 2024. № 8. С. 3 – 7.

