АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 343.3/.7

Жаворонков Владимир Алексеевич,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ)
telec121.57@mail.ru

Экспертная оценка опасных дорожных ситуаций, возникающих в результате нарушения правил перестроения при управлении транспортным средством

Аннотация. В статье рассматриваются особенности одного из часто выполняемых маневров, совершаемых водителями транспортных средств в процессе движения по дорогам, — перестроения (смена ряда или полосы движения). Обосновывая актуальность темы, автор приводит статистические данные, характеризующие состояние безопасности дорожного движения на территории нашей страны. Исследуются причины возникновения опасных дорожных ситуаций при перестроении, а также факторы, влияющие на их возникновение, со ссылкой на мнения ученых, высказываемых на страницах как отечественных, так и зарубежных научных источников. Определенное внимание уделено механизму дорожно-транспортного происшествия, связанного с нарушением правил перестроения. В работе также уделено внимание психологическим аспектам личности водителя и его поведения как факторам, существенно влияющим на безопасность при смене полосы движения. В статье определяется перечень дорожных ситуаций, при которых может производиться перестроение, и подробно исследуются обстоятельства совершения этого маневра в каждой из них. Отдельное внимание уделено перестроению, совершаемому водителями для занятия удобной полосы для движения при осуществлении ими обгона, в том числе и по встречной полосе движения, а также перестроению как элементу многоэтапного нарушения, недавно введенного в правила дорожного движения, — опасному вождению. Раскрывая теоретические и практические вопросы, связанные с правилами перестроения в определенных дорожных ситуациях, автор приводит некоторые данные, полученные в ходе наблюдения за перестроением транспортных средств в реальных дорожных условиях. В заключение предлагается ряд конкретных мер нормативно-правового, технического и организационного характера,

направленных на сокращение дорожно-транспортных происшествий, связанных с нарушением правил перестроения транспортного средства в процессе движения по дорогам.

Ключевые слова: транспортное средство; перестроение; обгон; поведение водителя; причины совершения дорожно-транспортных происшествий; обеспечение безопасности дорожного движения.

Vladimir Al. Zhavoronkov,
Candidate of Law, associate professor,
Russian University of Transport (MIIT)

Expert estimation of dangerous traffic situations arising from the violation of the rules of changing lanes when driving a vehicle

Abstract. The current paper has considered the features of one of the frequently performed maneuvers performed by vehicle drivers in the process of driving on roads, namely changing a row or lane. Justifying the relevance of the topic, the author has presented the statistical data characterizing the state of road safety in this country. There have been studied reasons of dangerous traffic situations during changing a row or lane, as well as the factors influencing their occurrence, with reference to the opinions of scientists expressed on the pages of both domestic and foreign scientific sources. Some attention has been paid to the mechanism of a traffic accident associated with a violation of the rules of changing a row or lane. The paper has also paid attention to the psychological aspects of the driver's personality and his behavior as factors that significantly affect safety when changing lanes. The paper has defined a list of road situations in which changing lanes can be carried out and examined in detail the circumstances of this maneuver in each of them. Special attention has been paid to changing lanes performed by drivers to occupy a convenient lane for overtaking when they overtake, including in the oncoming lane, as well as changing lanes as an element of a multi-stage violation recently introduced into the traffic rules, namely a dangerous driving. Revealing the theoretical and practical issues related to the rules of changing lanes in certain traffic situations, the author has presented some data obtained while monitoring vehicles' changing lanes in real road conditions. In conclusion, there have been proposed several specific measures of a regulatory, technical, and organizational nature, aimed at reducing traffic accidents associated with violation of the rules for vehicles' changing lanes while driving on the roads.

Keywords: vehicle; changing lanes; overtaking manoeuvre; driver's behavior; causes of traffic accidents; ensuring road safety.

В действующих правилах дорожного движения (далее — ПДД), регламентирующих поведение участников дорожного движения, исчерпывающе изложены требования, обеспечивающие безопасность передвижения транспортных средств по дорогам. Основанное на положениях этого документа поведение водителей в ряде случаев можно представить в виде набора отдельных, хорошо известных действий, совершаемых в определенной последовательности (алгоритмов), поскольку после окончания курса обучения каждый из них сдавал квалификационный экзамен на знание ПДД и, кроме того, демонстрировал эти знания в процессе практического определения уровня навыков вождения в реальных условиях.

Если бы водители строго руководствовались усвоенными за время обучения положениями ПДД, дорожная обстановка, несомненно, стала бы намного безопаснее, а количество дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП) снизилось бы многократно. Однако статистика свидетельствует об обратном: число совершаемых ежегодно ДТП на дорогах нашей страны остается на высоком уровне [URL: https://www.sciencedirect.com/ science/ article/ pii/ S1110866521000426], а основной причиной их совершения является несоблюдение водителями ПДД. Особенно настораживает то, что указанная причина носит тенденциозный характер и остается основной последние несколько лет. Более того, проведенным анализом установлено, что количество ДТП по причине несоблюдения водителями ПДД в 2021 г. даже увеличилось по сравнению с предыдущими годами. Ниже приведены статистические данные за 2017—2021 гг., полученные из отчетов научного центра безопасности дорожного движения МВД России [URL: https://media.mvd.ru/files/embed/2174641; https://media.mvd. ru/files/ embed/1799170; https://media.mvd.ru/files/embed/1535386; https://media. mvd.ru/files/embed/1311835; https://media.mvd. ru/files/embed/1825921; https://garotools.ru/avtomir/smertnost-ot-dtp-v-rossii.html (дата обращения: 13 июля 2022 г.)]. Об этом свидетельствует и количество нарушений, зафиксированных камерами фото- и видеорегистрации. Если в 2020 г. на этом основании было вынесено около 145 млн постановлений за нарушение ПДД, то в 2021 — 160,8 [URL: https://www. pnp.ru/social/dorozhnye-kamery-vyyavili-161-million-narusheniy-v-2021-odu. html (дата обращения: 13 июля 2022 г.)].

Показатель	2017	2018	2019	2020	2021
Количество ДТП, совершенных по причине нарушений ПДД, в % по отношению к их общему числу	84,7	88,1	89,9	88,6	89,2

Анализ зарубежных научных источников по этой проблематике подтверждает, что не только в нашей стране основной причиной ДТП

является нарушение водителями ПДД [1]; превышение скорости, вождение в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, нарушение правил применения ремня безопасности и прочее объясняют большую часть аварий на дорогах.

Вместе с тем следует отметить, что во многих случаях безопасность и комфортность передвижения по дорогам является результатом не только неукоснительного соблюдения ПДД всеми участниками движения; безопасность дорожного движения зависит и от факторов, напрямую не связанных с соблюдением или несоблюдением правовых норм. Очень часто простая невнимательность водителей приводит к печальным последствиям. Передвижение в транспортном потоке требует от водителя не только соответствующего уровня теоретической и практической подготовки, но и постоянной концентрации внимания, а также определенного уровня культуры вождения, которую можно определить как систему взаимоотношений между участниками дорожного движения, основанную на строгом соблюдении положений ПДД, а также общепринятых этических нормах поведения (сдержанности, уважительном отношении к другим участникам дорожного движения) и даже соблюдении определенных «неписаных» правил (например, при слиянии двух транспортных потоков, движущихся в одном направлении с низкой скоростью по разным полосам движения, транспортные средства из разных полос поочередно въезжают в одну, независимо от приоритета одних перед другими. Это же правило, при тех же условиях, можно отнести и к выезду транспортного средства с второстепенной дороги на главную [здесь приоритет (преимущество) — право на первоочередное движение в намеченном направлении по отношению к другим участникам движения]).

Последнее время на страницах как отечественных, так и зарубежных изданий, этой теме уделяется все больше и больше внимания, что свидетельствует о серьезности и распространенности этой проблемы не только в нашей стране, но и во всем мире. Неуклонный рост автомобильного парка и вовлечение все большего количества людей во взаимоотношения, складывающиеся между ними в процессе дорожного движения настоятельно требуют постоянного и пристального внимания к повышению уровня культуры вождения.

Динамику роста автомобилизации в России можно проследить по данным, отраженным ниже.

Показатель	2017	2018	2019	2020	2021
Количество автомобилей в России на 1 тыс. человек населения	305,0	309,1	315,5	321,0	346,0

Культура вождения, являясь частью общей культуры человека, зависит от многих факторов: его воспитания, образованности, социальной среды, в которой он воспитывался и вращается, и пр. Но, к великому сожалению, большинству граждан как в нашей стране, так и за ее пределами, не хватает общей культуры и воспитания, что в конечном счете отрицательно сказывается и на уровне безопасности дорожного движения. Рост количества ДТП напрямую связан со снижением уровня культуры поведения на дорогах.

Подведя некоторый итог вышесказанному, можно прийти к весьма неутешительному выводу, что основным фактором, влияющим на состояние безопасности дорожного движения, является человек (водитель). Неутешительному потому, что параметры всех (за исключением водителя) структурных элементов научно разработанной системы дорожного движения «водитель—автомобиль—дорога—среда» (ВАДС) при воздействии на них с применением определенных средств и методов могут быть существенно скорректированы и доведены до нужных параметров. Что же касается водителя, то сказать точно, насколько может быть скорректировано его поведение при использовании имеющихся правовых и иных рычагов воздействия, довольно трудно. Это подтверждается и проведенными научными исследованиями: по мнению многих авторов, человек является наименее надежным элементом системы «ВАДС», именно по вине человека происходит большее число ДТП [2, стр. 241]. Как элемент общественных отношений, складывающихся в сфере дорожного движения, водитель, его личность и его действия в значительной степени определяют динамику показателей аварийности на дорогах и, к великому сожалению, в настоящее время ее отрицательный характер.

В общепринятом понимании водитель — это физическое лицо, управляющее транспортным средством. В действующих законодательных актах даются схожие по смыслу определения (п. 1.2 ПДД; ст. 2 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»; п. 1 ст. 1 Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»). Между тем такое, на первый взгляд, простое и лаконичное определение имеет многоаспектное содержание и поэтому нуждается в некотором уточнении. Это связано, во-первых, с определенным количеством формальных требований, предъявляемых к лицу, являющемуся водителем, и во-вторых, с противоречивым набором его личностных качеств, которые в различной степени способны влиять как на характер и особенности управления транспортным средством, так и на его отношение к системе установленных правил поведения на дороге в целом.

В п. 1 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 25 июня 2019 г. № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при

рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 КоАП РФ» дается разъяснение, согласно которому водителем признается лицо:

— управляющее транспортным средством и получившее в установленном законом порядке право на его управление;

— управляющее транспортным средством и не имеющим права на управление транспортным средством (не прошедшим обучение и не сдававшим квалификационный экзамен);

— лишенное в установленном законодательством порядке права на управление транспортным средством.

Если рассматривать личность водителя не в плоскости правового аспекта, то следует отметить, что управлять транспортным средством может лицо как владеющее соответствующими знаниями и навыками по его управлению, так и не владеющее ими, либо владеющее, но в недостаточной степени. В данном случае о водителе можно говорить как о лице, прошедшем обучение в лицензированной организации, осуществляющей образовательную деятельность по программам профессионального обучения водителей транспортных средств под контролем опытного инструктора и сдавшим или не сдавшим квалификационный экзамен, либо самостоятельно освоившим в той или иной степени приемы управления транспортным средством. Но если даже исходить из того, что за рулем транспортного средства находится лицо, соответствующее всем необходимым формальным требованиям, а именно: действительно закончившее обучение и сдавшее квалификационный экзамен на право управления транспортным средством в соответствии с установленными правилами (имеющее документально подтвержденное право на управление транспортным средством), а также прошедшее медицинское освидетельствование и не имеющее медицинских противопоказаний к его управлению, в том числе и с точки зрения психологических особенностей личности, укладывающихся в рамки медицинских показателей, предугадать заранее его поведение на дороге весьма и весьма непросто. Одни даже в условиях сложной дорожной обстановки и дефицита времени будут неукоснительно соблюдать требования ПДД (терпеливо стоять в дорожных заторах, в условиях свободного движения придерживаться установленной скорости, а осуществляя маневры, руководствоваться правилами их выполнения). Другие же в нарушение требований установленных правил будут объезжать заторы по разделительной полосе или обочине, превышать установленный скоростной режим движения, нарушать правила перестроения и пр.

Учитывая количество водителей, нарушающих ПДД, а также количество ДТП, совершенных по этой причине, можно наверняка сказать, что существует многочисленная категория водителей, поведение которых по определению следует считать трудно прогнозируемым, а следовательно,

представляющим потенциальную угрозу для безопасности других участников дорожного движения. Существенным с точки зрения безопасности дорожного движения обстоятельством следует считать и то, что поведение таких водителей на дороге на настоящий момент в значительном ряде случаев является и трудно контролируемым.

К сожалению, современные средства фиксации нарушения ПДД еще не обладают многофункциональностью в достаточной степени, недостаточно и их количество. Так, если, например, для фиксации нарушений скоростного режима уже существует вполне эффективная система технических средств, то средства фиксации нарушений правил перестроения пока отсутствуют, хотя некоторые случаи нарушений этого вида можно было бы фиксировать уже существующими техническими устройствами, обеспечив необходимую программную и техническую поддержку. Все это приводит к тому, что у водителей, допускающих неконтролируемые на сегодняшний день нарушения ПДД, формируется устойчивая позиция, характеризующаяся пренебрежительным отношением к правовым и моральным нормам общества. У лиц же, имеющих изначально устойчивую антисоциальную позицию (среди лиц, управляющих транспортным средством можно выделить и такую категорию), негативное отношение к нормам права и общечеловеческим ценностям возрастает в еще большей степени. Опасно это и тем, что такое поведение отрицательно влияет и на вполне законопослушных водителей: на дороге нередко можно наблюдать случаи, когда в условиях затрудненного движения отдельные водители осуществляют его по выделенной полосе (для общественного транспорта), и в этой ситуации непременно находится водитель, а иногда и несколько, которые, следуя их примеру, выезжают из общего потока и также начинают движение по этой полосе.

Переходя к непосредственному предмету нашего исследования, необходимо отметить, что во многом на возможность возникновения опасных дорожных ситуаций влияет стиль вождения, под которым в научной литературе понимаются типичные, устоявшиеся особенности дорожного поведения водителя, система способов и средств осуществления движения, а также его эмоциональное состояние, предопределяющие уровень безопасности (аварийности) водителя [3, стр. 77]. Некоторые авторы для классификации стилей вождения используют показатели пяти видов маневров, одним из которых как раз является смена полосы движения [4]. Во многом стиль вождения зависит также и от общей системы ценностей и индивидуально-типологических особенностей личности водителя, определяющих его отношение к другим участникам дорожного движения. Показательно эти особенности проявляются при осуществлении такого маневра, как перестроение.

Перестроение — это маневр, являющийся, если и не самым распространенным, то по крайней мере регулярно выполняемым

водителями в процессе движения. Согласно п. 1.2 ПДД перестроением является выезд из занимаемой полосы или занимаемого ряда с сохранением первоначального направления движения. Смена полосы движения в общем и целом является рядовым событием, т.е. маневром, не представляющим большой сложности и опасности. Однако выполнение этого несложного маневра во многих случаях все-таки сопряжено с возможностью создания опасной дорожной ситуации и представляет определенную сложность для молодых, неопытных и пожилых водителей, а также в условиях плотного движения автотранспорта.

Перестроение в любом случае требует от водителя повышенной концентрации внимания. Причем внимательность требуется не только со стороны водителя, осуществляющего перестроение, но и от водителя, в полосу движения которого оно производится, и который занимает в определенном смысле пассивную позицию (двигается прямолинейно в определенной полосе с одной и той же скоростью и не предпринимает каких-либо действий для изменения режима движения).

Обобщив информацию, изложенную в нормативных правовых актах и научной литературе, можно сделать вывод, что на практике перестроение осуществляется в определенном ряде случаев, основными из которых являются следующие:

— во-первых, для занятия более удобной полосы для движения;

— во-вторых, при обгоне движущегося впереди транспортного средства;

— в-третьих, при объезде препятствия (например, стоящего на полосе движения транспортного средства или участка дороги, на котором производятся ремонтные работы);

— в-четвертых, при намерении водителя совершить поворот направо или налево либо разворот в случае, когда транспортное средство движется по полосе, совершение вышеуказанных маневров из которой не разрешено;

— в-пятых, при изменении количества полос движения в сторону их уменьшения: одна из полос движения заканчивается или изменяется ее назначение (например, начинается выделенная полоса для общественного транспорта).

Правила осуществления перестроения для всех вышеуказанных случаев, безусловно, являются общими и точно изложены в соответствующих пунктах постановления Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения». Между тем каждой конкретной ситуации, возникающей при совершении этого маневра, присущи и свои особенности, которые связаны не только с параметрами дорожного движения; субъективный фактор в данном случае во многом является определяющим для безопасности дорожного движения.

Перестроение с целью занятия более удобной полосы для движения характерно для многополосных дорог и может осуществляться как при небольшой загруженности дорожного полотна или при отсутствии его

загруженности вообще, так и в случаях, когда движение по дороге затруднено. И если занятие удобной полосы для движения в первом случае происходит на уровне максимально допустимых показателей разрешенной скорости на данном участке дороги, то во втором — скорость движения транспортного средства может быть весьма незначительна.

Занятие удобной полосы для движения в условиях отсутствия загруженности дороги транспортным средством не представляет особой сложности и, как правило, не становится причиной «конфликта интересов водителей», поскольку, перестраиваясь, водитель не создает помех для других участников дорожного движения. Однако и в этой ситуации не стоит забывать о внимательности, осторожности и необходимости соблюдения всех предписаний ПДД; дорожное движение в наши дни характеризуется возможностью быстрого изменения дорожной обстановки, и отсутствие контроля за ней со стороны водителя даже на короткое время может иметь фатальные последствия.

Определенные сложности, связанные с «конфликтом интересов водителей», могут возникнуть позже, после занятия удобной полосы для движения. Дело в том, что очень часто в нарушение требований п. 9.4 ПДД некоторые водители занимают крайнюю левую полосу, считая ее наиболее удобной для движения. Перестроившись в эту полосу, они продолжают движение по ней при наличии свободной правой. Причем, скорость движения транспортных средств, занявших крайнюю левую полосу, в таких обстоятельствах часто бывает ниже максимальной разрешенной. Водители других транспортных средств, намеревающиеся совершить обгон по крайней левой полосе или двигающиеся с более высокой скоростью, вынуждены различными способами сигнализировать о необходимости освободить полосу. На практике одним из таких способов является сокращение минимально допустимой дистанции, что во многих случаях повышает возможность создания опасной дорожной ситуации. Это объясняется, во-первых, тем, что само по себе сокращение дистанции чревато совершением попутных ДТП, а во-вторых, такая ситуация может крайне отрицательно повлиять на психологическое состояние водителя лидирующего транспортного средства (особенно неопытного), который может допустить какую-либо ошибку (например, не убедившись в безопасности перестроения вправо, начать его выполнение), в результате чего его действия могут стать причиной попутного касательного столкновения.

При значительной загруженности всех полос движения возникают сложности другого порядка; степень эмоционального напряжения участников дорожного движения в этой ситуации существенно возрастает. Желание одних водителей занять более удобную, по их мнению, полосу часто заставляет идти на рискованные маневры: не убедившись в том, что перестроение безопасно, водитель начинает его осуществление. Кроме того, как показывает практика, при перестроении далеко не все водители

подают соответствующий световой сигнал. Так, в процессе работы над статьей проведенными наблюдениями в течение семи дней в период с 07.00 до 09.00 и с 17.00 до 20.00 на дорогах г. Москвы и ближайшего Подмосковья было установлено, что при смене полосы движения при скорости движения до 30 км/ч около 30% водителей не подают световой сигнал о намерении совершить перестроение. Причем, их действия очень часто носят агрессивный характер: при незначительном увеличении дистанции между двумя автомобилями они резко выезжают из своей полосы и занимают место между этими автомобилями.

Кроме того, в подобных ситуациях очень часто перестроение осуществляется при пересечении сплошной горизонтальной разметки 1.1, обозначающей границы полос движения одного направления в опасных местах на дорогах, т.е. на участках, где совершение этого маневра противоречит ПДД. Выборочным опросом водителей было установлено, что подавляющее большинство из них при перестроении даже не обращают внимания на указанную выше дорожную разметку. Между тем водитель транспортного средства, перед которым осуществляется перестроение на таком участке дороги, по общему правилу не должен предполагать, что другой участник дорожного движения будет действовать, создавая опасность для движения других водителей, и поэтому может быть психологически не готов к внезапному изменению дорожной ситуации. А именно в таких случаях, когда водитель, не подавая соответствующего светового сигнала и/или нарушая требования дорожной разметки, начинает осуществлять перестроение, опасность совершения ДТП возрастает в значительной степени.

Перестроение, осуществляемое при совершении обгона другого транспортного средства, следует рассматривать как отдельный элемент этого более сложного многофазного (многоэтапного) маневра, где первой фазой является смена полосы движения в момент, когда движущееся впереди с меньшей скоростью транспортное средство становится препятствием для продолжения движения без изменения его режима; второй — прямолинейное движение в заданном направлении по полосе, параллельной исходной, до момента, когда транспортное средство, совершающее обгон, опередит обгоняемое; третьей — возвращение в исходную полосу движения [5].

Перестроение, как первый (начальный) элемент обгона, состоит из определенного набора последовательных действий, предусмотренных ПДД:

— при намерении совершить обгон водитель обязан убедиться в том, что полоса движения, на которую он собирается выехать, свободна на достаточном для обгона расстоянии и в процессе обгона он не создаст опасности для движения и помех другим участникам дорожного движения (п. 11.1 ПДД);

— в соответствии с п. 8.4 ПДД уступить дорогу транспортным средствам, движущимся попутно без изменения направления движения, а перед началом перестроения в соответствии с. п. 8.1 ПДД подавать сигнал световыми указателями поворота соответствующего направления.

При установлении механизма ДТП, совершенного в процессе перестроения или непосредственно после него, эксперту необходимо помимо самого механизма устанавливать совокупность факторов, которые повлияли или могли повлиять на его совершение: дорожные и погодные условия, параметры видимости и обзорности с места водителя, техническое состояние транспортного средства (в частности, исправность внешних световых приборов транспортных средств, используемых при перестроении) и пр. Как показывает практика, очень часто водители начинают перестроение в момент, когда движущееся параллельно с ним транспортное средство находится от него на удалении, не достаточном для того, чтобы водитель, перед которым осуществляется перестроение, мог адекватно оценить действия первого и предпринять необходимые меры по предупреждению попутного заднего или попутного углового столкновения. Необходимо также устанавливать, находилась ли в поле зрения водителя, в полосу которого производится перестроение, та часть транспортного средства, на которой располагаются световые приборы, указывающие на намерение осуществить маневр, и действительно ли подавался соответствующий световой сигнал перед началом перестроения.

Нередки случаи, когда скорость транспортного средства, водитель которого намеревается совершить обгон, несколько ниже, чем скорость транспортного средства, движущегося чуть сзади по полосе, в которую осуществляется перестроение. В этом случае возможность совершения попутных столкновений значительно возрастает, особенно если перестроившись, водитель по какой-либо причине вынужден значительно снизить скорость или применить экстренное торможение. На практике установление таких обстоятельств является не совсем простым делом, поскольку водитель лидирующего транспортного средства (первого в цепочке из трех автомобилей) может даже и не подозревать, что сзади него произошло ДТП и продолжить движение. Свидетели на месте таких ДТП, как правило, отсутствуют и объективно подтвердить или опровергнуть показания участников ДТП становится сложно, а в некоторых случаях и невозможно. Крайне трудно бывает установить, подавался ли водителем, осуществляющим перестроение, сигнал световыми указателями поворота соответствующего направления.

Анализ зарубежной научной литературы подтверждает существование этой проблемы не только в нашей стране [6, стр. 375], из чего можно предположить, что формирование психологических особенностей личности человека не всегда связано с экономическими, правовыми, социальными и прочими факторами, обусловливающими особенности его

поведения; существуют факторы, исходящие из самой сущности человеческого вида, что, впрочем, является предметом отдельного исследования специалистов соответствующей области знаний.

Возвращение транспортного средства в исходную полосу движения (перестроение, соответствующее третьей фазе обгона) по общему правилу не таит в себе какой-либо опасности (за исключением случаев осуществления обгона по встречной полосе движения), поскольку скорость транспортного средства, совершающего обгон, выше, чем у обгоняемого. Но и в этой ситуации водителю необходимо быть внимательным и соблюдать осторожность; никогда нельзя исключать возможность того, что водитель обгоняемого транспортного средства внезапно значительно увеличит скорость движения и возвращение в исходную полосу на близком расстоянии от обгоняемого автомобиля может стать причиной ДТП. Кроме того, необходимо отметить, что проведенными наблюдениями установлено, что при возвращении в исходную полосу движения при скорости более 60 км/ч только 40 % водителей подают соответствующий световой сигнал. Устанавливая обстоятельства ДТП в подобных ситуациях, эксперт обязан учитывать все указанные обстоятельства.

Повышенную опасность, безусловно, представляет собой перестроение, являющееся элементом обгона, совершаемого по встречной полосе движения. Перестраиваясь (выезжая на встречную полосу), водитель не всегда может правильно определить расстояние до транспортного средства, движущегося во встречном направлении, и рассчитать скорость взаимного сближения с этим транспортным средством, а следовательно, определить, насколько совершаемый им маневр безопасен. Согласно статистике, за 2021 г. причиной 15,5 тыс. ДТП (это около 10% от их общего количества) стал выезд на полосу для встречного движения (в подавляющем большинстве случаев при совершении обгона). При этом необходимо подчеркнуть, что динамика снижения количества ДТП, совершаемых по причине выезда на полосу для встречного движения, в период с 2011 по 2020 г. была в два раза ниже темпов снижения общего количества столкновений [7, стр. 22]. Особенно опасным следует считать перестроение при обгоне крупногабаритных транспортных средств, когда видимость в направлении движения существенно ограничена элементами конструкции впереди движущегося транспортного средства; только перестроившись, водитель может с достаточной точностью определить расстояние до транспортного средства, движущегося во встречном направлении.

Рассматривая маневр перестроения, выполняемого с нарушениями установленных правил, нельзя не упомянуть о нем как об элементе другого, более серьезного правонарушения — опасного вождения [URL: https://base.garant.ru/1305770/ (дата обращения: 20 июля 2022 г.)], понятие которого введено в ПДД постановлением Правительства РФ в

2016 г. и которому в последнее время уделяется довольно большое внимание. Согласно п. 2.7 ПДД опасным вождением признается неоднократное совершение одного или нескольких следующих друг за другом действий, заключающихся в невыполнении при перестроении требования уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения... Между тем некоторые авторы считают, что имеющееся в Правилах понятие обусловливает немало противоречий и множество проблем правового и организационного характера [8, стр. 78], поскольку, по их мнению, к опасному вождению можно отнести и превышение скорости движения, и проезд на запрещающий сигнал светофора, и многое другое. Действительно, здесь есть, о чем поспорить, хотя с точки зрения закона, что, по нашему мнению, является вполне оправданным, эти действия (превышение разрешенной скорости, проезд на запрещающий сигнал светофора) являются самостоятельными видами нарушений. Кроме того, совершенно очевидно, что в данном случае законодатель вкладывает в понятие «опасное вождение» вполне конкретный характер действий, рассматривая его в узком (ограниченном) смысле. Ибо опасным можно признать и движение, осуществляемое водителем, не владеющим навыками управления транспортным средством в достаточной степени.

Несмотря на существующие различия во мнениях, ключевым моментом в предложенном определении, с чем, думается, согласятся и другие ученые, является неоднократность действий, нарушающих требования ПДД, совершенных за относительно небольшой промежуток времени: в нашем случае — это неоднократное перестроение, связанное с созданием опасности для движения. Безусловно, в некоторых случаях опасное вождение может и не привести к ДТП, но потенциальная возможность их совершения при таком поведении водителей, несомненно, возрастает.

Следует также сказать несколько слов и о личности водителя, допускающего опасное вождение; одним из определяющих моментов такого поведения является его крайне отрицательное отношение к требованиям общеустановленных правил, представляющее собой демонстративную форму противопоставления себя существующим правовым и этическим нормам [9, стр. 62]. Водители, допускающие опасное вождение, зачастую полностью игнорируют все существующие правила осуществления маневров (не используют при перестроении световые указатели поворота, перестраиваются в непосредственной близости от других транспортных средств и пр.). В таком поведении отражаются личностные свойства водителя, его эмоциональное состояние, характер взаимодействий с другими участниками дорожного движения и стиль управления транспортным средством [10].

Перестроение при объезде препятствия (огороженного участка дороги, на котором ведутся ремонтные работы, остановившегося транспортного средства и пр.) также заслуживает некоторого внимания. Согласно ОДМ

218.6.019-2016. Отраслевой дорожный методический документ. Рекомендации по организации движения и ограждению мест производства дорожных работ (издан на основании распоряжения Росавтодора от 2 марта 2016 г. № 303-р) о проведении ремонтных работ водителя заблаговременно должны предупреждать установленные дорожные знаки, информационные щиты и пр., что, если и не устраняет полностью, то в значительной степени снижает возможность возникновения опасной дорожной ситуации. Наличие же на полосе движения остановившегося транспортного средства может стать неожиданностью для других участников дорожного движения, особенно на дорогах, по которым разрешено движение со скоростью свыше 60 км/ч. Предупреждающие знаки о наличии препятствия выставляются водителями, как правило, на незначительном расстоянии от остановившегося транспортного средства, а во многих случаях вместо специальных знаков вообще используются трудно различимые предметы (огнетушитель, емкость со стеклоочистителем и пр.). Особенно это опасно в условиях слабой освещенности или недостаточной видимости, поскольку во всех таких случаях обнаружить препятствие можно лишь на очень близком расстоянии от него. Опасность ситуации повышает и увеличение плотности транспортного потока. Здесь существенным обстоятельством является то, что многие водители, обнаружив препятствие, не снижая скорости и не убедившись в безопасности маневра, перестраиваются в другую полосу движения. И даже если водитель транспортного средства, перед которым осуществляется перестроение, своевременно реагирует на возникшее перед ним препятствие, то следующий позади него далеко не всегда успевает это сделать.

Подводя итог вышеизложенному, можно прийти к выводу, что простых ситуаций и совершенно безопасных маневров, осуществляемых в процессе движения по дорогам, просто нет, а безопасность дорожного движения зависит не только от уровня подготовки водителей, но и от степени их ответственности и от того, насколько неукоснительно они соблюдают требования ПДД; существует множество различных факторов, трудно поддающихся юридической или иной формальной оценке (психологические особенности личности водителя, его эмоциональное состояние в определенный момент), поэтому, решая вопросы, связанные с безопасностью дорожного движения и снижением аварийности на дорогах, необходимо обязательно учитывать и их.

Исследовав основные причины и особенности ДТП, связанных с нарушением правил перестроения в процессе движения транспортного средства по дорогам, следует предложить и ряд мер, направленных на предупреждение ДТП этого вида.

1. В целях дальнейшего совершенствования нормативно-правовой базы, регламентирующей обеспечение безопасности дорожного движения,

необходимо окончательно определиться с отношением закона к опасному вождению, конкретизировав содержание этого нарушения и предусмотрев повышенную ответственность за такое поведение на дорогах, поскольку оно представляет более серьезную угрозу для других участников дорожного движения. Тяжесть последствий ДТП, совершаемых при таких условиях, как правило, значительно выше. Кроме того, характер этого правонарушения подчеркивает явное пренебрежение установленными правилами поведения на дорогах лицами, допускающими его совершение.

2. Необходимо также дальнейшее совершенствование нормативно-правовой базы в сфере автострахования. В настоящее время из-за несовершенства правил оформления ДТП водители транспортных средств часами могут ожидать прибытия сотрудников ГИБДД на место аварии. В этом случае транспортные средства, стоящие на проезжей части, особенно в условиях слабого освещения, плохой видимости либо интенсивного движения, представляют серьезную угрозу для водителей других транспортных средств. Совершенствование механизма оформления ДТП в упрощенном порядке и без участия сотрудников ГИБДД будет способствовать быстрому удалению с проезжей части транспортного средства и позволит снизить опасность совершения «вторичных ДТП» [11, стр. 27].

3. Следует продолжить наращивание темпов внедрения в практику средств фиксации нарушений ПДД с увеличением функциональности этих устройств, увязав это направление деятельности со стратегией «цифровая автомобильная дорога» [12] и расширив сеть дорожных камер, фиксирующих в том числе пересечение дорожной разметки 1.1, разделяющей полосы движения одного направления на опасных участках дороги.

4. Перспективным является направление, обеспечивающее внедрение технологии интеллектуальной (активной) системы безопасности, интегрированной в конструкцию автотранспортных средств.

5. Необходимо и дальнейшее совершенствование системы воспитательных мер в отношении будущих водителей и не только тогда, когда они уже овладевают теоретическими основами и практическими навыками вождения автомобиля. Воспитание в духе уважения закона и морально-этических норм общества необходимо начинать уже в стенах учебно-воспитательных учреждений с самого раннего детства с тем, чтобы, достигнув соответствующего возраста, за руль автомобиля садились подготовленные, психологически устойчивые личности, имеющие положительные социальные ориентиры и уважительно относящиеся к основным ценностям общества.

6. Существенным фактором, способствующим снижению аварийности на дорогах, следует считать разработку и внедрение в практику более совершенной системы психологического тестирования будущих водителей, позволяющей выявлять лиц с неуравновешенной психикой, (не

состоящих на учете в психоневрологическом диспансере) и явной антисоциальной направленностью, обусловливающими их склонность к неадекватному поведению при управлении транспортным средством.

Эти и другие меры, безусловно, позволят уменьшить количество ДТП, связанных с нарушением правил перестроения транспортных средств в процессе движения по дорогам. Главное, решая вопросы обеспечения безопасности дорожного движения в этом направлении, необходимо помнить, что даже 12% ДТП от их общего числа — это, в первую очередь, многие и многие человеческие жизни и судьбы, сохранить и не поломать которые можно и нужно.

Литература

1. Lewis, I. Slow down! Get off that phone! The impact of a high school road safety education program in influencing whether a young person speaks up to a risky driver / I. Lewis, B. Watson, B. Ho // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. — 2021. — Vol. 78 (Cover date: April 2021). — P. 353—368.
2. Воеводин, Е. С. Определение оптимальных параметров элементов системы «ВОДИТЕЛЬ — АВТОМОБИЛЬ — ДОРОГА — СРЕДА» / Е. С. Воеводин [и др.] // Вестник ИрГТУ. — 2018. — Том 22. — № 5. — С. 240—250.
3. Лобанова, Ю. И. Стиль вождения: определяющие факторы, характеристики, направления оптимизации / Ю. И. Лобанова // Российский гуманитарный журнал. — 2015. — Т. 4. — № 1. — С. 76—84.
4. Mahmoudzadeh, A. Studying crash avoidance maneuvers prior to an impact considering different types of driver's distractions / A. Mahmoudzadeh, H. Razi-Ardakani, M. Kermanshah // Transportation Research Procedia. — 2019. — Vol. 37 (Cover date: 2019). — P. 203—210.
5. Ortega, J. Overtaking maneuver scenario building for autonomous vehicles with PreScan software / J. Ortega, H. Lengyel, Z. Szalay // Transportation Engineering. — October 2020. — Vol. 2 (Cover date: December 2020). — Article 100029.
6. Figueira, A. C. Proposal of a driver profile classification in relation to risk level in overtaking maneuvers / A. C. Figueira, A. P. C. Larocca // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour1. — October 2020. — Volume 74 (Cover date: October 2020). — P. 375—385.
7. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2020 год. Аналитический обзор. — Москва : ФКУ «НЦ безопасности дорожного движения МВД России», 2021.
8. Бекетов, О. И. О нормативно-правовом определении понятия опасного вождения в контексте законодательства об административных правонарушениях / О. И. Бекетов // Вестник омской юридической академии. — 2017. — Т. 14. — № 1. — С. 77—81.
9. Борисова, С. Е. Провокационное поведение водителей престижных автомобилей в контексте обеспечения безопасности дорожного движения / С. Е. Борисова // Психопедагогика в правоохранительных органах. — 2019. — Т. 4. — № 1(76). — С. 62—67.
10. Поликарпова, М. С. Соотношение понятий «агрессивное» и «опасное» вождение в современной отечественной и зарубежной психологии / М. С. Поликарпова // Современная зарубежная психология. — 2017. — Т. 6. — № 1. — С. 44—52.

11. Ляхов П. В. Анализ условий совершения вторичных дорожно-транспортных происшествий / П. В. Ляхов // Современная наука. — 2020. — № 1. — С. 27—30.
12. Бойков, В. Н., Скворцов, А. В., Сарычев, Д. С. Цифровая автомобильная дорога как отраслевой сегмент цифровой экономики / В. Н. Бойков, А. В. Скворцов, Д. С. Сарычев // Транспорт Российской Федерации. — 2018. — № 2(75). — С. 56—60.

References

1. Lewis, I. Slow down! Get off that phone! The impact of a high school road safety education program in influencing whether a young person speaks up to a risky driver / I. Lewis, B. Watson, B. Ho // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. — 2021. — Vol. 78 (Cover date: April 2021). — P. 353—368.
2. Voyevodin, Ye. S. Opredeleniye optimal'nykh parametrov elementov sistemy «VODITEL' — AVTOMOBIL' — DOROGA — SREDA» [Determination of the optimal parameters of the elements of the system "DRIVER - CAR - ROAD - ENVIRONMENT"] / Ye. S. Voyevodin [i dr.] // Vestnik IrGTU. — 2018. — Tom 22. — № 5. — S. 240—250.
3. Lobanova, YU. I. Stil' vozhdeniya: opredelyayushchiye faktory, kharakteristiki, napravleniya optimizatsii [Driving style: determining factors, characteristics, optimization directions] / YU. I. Lobanova // Rossiyskiy gumanitarnyy zhurnal. — 2015. — T. 4. — № 1. — S. 76—84.
4. Mahmoudzadeh, A. Studying crash avoidance maneuvers prior to an impact considering different types of driver’s distractions / A. Mahmoudzadeh, H. Razi-Ardakani, M. Kermanshah // Transportation Research Procedia. — 2019. — Vol. 37 (Cover date: 2019). — P. 203—210.
5. Ortega, J. Overtaking maneuver scenario building for autonomous vehicles with PreScan software / J. Ortega, H. Lengyel, Z. Szalay // Transportation Engineering. — October 2020. — Vol. 2 (Cover date: December 2020). — Article 100029.
6. Figueira, A. C. Proposal of a driver profile classification in relation to risk level in overtaking maneuvers / A. C. Figueira, A. P. C. Larocca // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour1. — October 2020. — Volume 74 (Cover date: October 2020). — P. 375—385.
7. Dorozhno-transportnaya avariynost' v Rossiyskoy Federatsii za 2020 god [Road traffic accidents in the Russian Federation for 2020]. Analiticheskiy obzor. — Moskva : FKU «NTS bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya MVD Rossii», 2021.
8. Beketov, O. I. O normativno-pravovom opredelenii ponyatiya opasnogo vozhdeniya v kontekste zakonodatel'stva ob administrativnykh pravonarusheniyakh [On the legal definition of the concept of dangerous driving in the context of legislation on administrative offenses] / O. I. Beketov // Vestnik omskoy yuridicheskoy akademii. — 2017. — T. 14. — № 1. — S. 77—81.
9. Borisova, S. Ye. Provokatsionnoye povedeniye voditeley prestizhnykh avtomobiley v kontekste obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya [Provocative behavior of drivers of prestigious cars in the context of ensuring road safety] / S. Ye. Borisova // Psikhopedagogika v pravookhranitel'nykh organakh. — 2019. — T. 4. — № 1(76). — S. 62—67.
10. Polikarpova, M. S. Sootnosheniye ponyatiy «agressivnoye» i «opasnoye» vozhdeniye v sovremennoy otechestvennoy i zarubezhnoy psikhologii [Correlation between the concepts of “aggressive” and “dangerous” driving in modern domestic and foreign psychology] / M. S. Polikarpova // Sovremennaya zarubezhnaya psikhologiya. — 2017. — T. 6. — № 1. — S. 44—52.

11. Lyakhov P. V. Analiz usloviy soversheniya vtorichnykh dorozhno-transportnykh proisshestviy [Analysis of the conditions for the commission of secondary road traffic accidents] / P. V. Lyakhov // Sovremennaya nauka. — 2020. — № 1. — S. 27—30.
12. Boykov, V. N., Skvortsov, A. V., Sarychev, D. S. Tsifrovaya avtomobil'naya doroga kak otraslevoy segment tsifrovoy ekonomiki [Digital road as an industry segment of the digital economy] / V. N. Boykov, A. V. Skvortsov, D. S. Sarychev // Transport Rossiyskoy Federatsii. — 2018. — № 2(75). — S. 56—60.