

ПРАВОВАЯ НЕОПРЕДЕЛЁННОСТЬ ЗАПРЕТА ОПАСНОГО ВОЖДЕНИЯ КАК ПРЕПЯТСТВИЕ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРИНЦИПА НЕОТВРАТИМОСТИ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Смирнов Иван Александрович¹, Андреев Пётр Геннадьевич², Литвинов Артём Валерьевич³

¹Научный центр безопасности дорожного движения МВД России, Москва, Россия

²Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, Орёл, Россия

³Омская академия МВД России, Омск, Россия

¹ismirvov115@mvd.ru

²petya.and@yandex.ru

³artyom_hawk@mail.ru

Аннотация. В статье рассмотрены законопроекты об административной ответственности за опасное вождение, выражена авторская позиция и формулирование авторского понятия «опасное вождение». Дано определение основных признаков указанного понятия и его сопоставление с положениями Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации, а также обоснование, что данное правонарушение требует административного расследования, исследования и приобщения зарубежного опыта во внедрение в перечень нарушений понятия «опасное вождение».

Ключевые слова: опасное вождение, водитель, безопасность дорожного движения, нарушение правил дорожного движения Российской Федерации, систематичность, пассажиры, пешеходы, фото- и видеофиксация правонарушений, транспортные средства, административное расследование.

Для цитирования: Смирнов И. А., Андреев П. Г., Литвинов А. В. Правовая неопределённость запрета опасного вождения как препятствие для обеспечения принципа неотвратимости административной ответственности // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова. 2025. № 3(104). С. 115–126.

LEGAL INDEFINITENESS OF THE PROHIBITION OF DANGEROUS DRIVING AS AN OBSTACLE TO ENSURING THE PRINCIPLE OF INEVITABLE ADMINISTRATIVE LIABILITY

Ivan A. Smirnov¹, Peter G. Andreev², Artyom V. Litvinov³

¹Scientific Center for Road Safety of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Moscow, Russia

²Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia, Orel, Russia

³Omsk Academy of the Ministry of the Interior of Russia, Omsk, Russia

¹ismirvov115@mvd.ru

²petya.and@yandex.ru

³artyom_hawk@mail.ru

Annotation. The article discusses draft laws on administrative responsibility for dangerous driving, expresses the author's position and the formulation of the author's concept of "dangerous driving". The definition of the main features of this concept and its comparison with the provisions of the Code of Administrative Offences of the Russian Federation are given, as well as the justification that this offense requires an administrative investigation, research and the use of foreign experience in introducing the concept of "dangerous driving" into the list of violations.

Keywords: Dangerous driving, driver, road safety, violation of the traffic rules of the Russian Federation, systematicity, passengers, pedestrians, photo and video recording of offenses, vehicles, administrative investigation.

For citation: Smirnov I. A., Andreev P. G., Litvinov A. V. Legal indefiniteness of the prohibition of dangerous driving as an obstacle to ensuring the principle of inevitable administrative liability // Scientific Bulletin of the Orel Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov. 2025. № 3(104). P. 115–126.

В настоящее время в Правилах дорожного движения (далее – ПДД), утверждённых Постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090¹, установлено понятие «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 (далее – ТС), 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 ТС, несоблюдении бокового интервала, резком торможении [1, с. 276], если такое торможение не требуется для предотвращения дорожно-транспортного происшествия (далее – ДТП); препятствовании обгону, если указанные действия повлекли создание водителем в процессе дорожного движения ситуации, при которой его движение и (или) движение иных участников дорожного движения в том же направлении и с той же скоростью создают угрозу гибели или ранения людей, повреждения ТС, сооружений, грузов или причинения иного материального ущерба. Для теоретического понимания необходимо более подробно разобрать данное определение [2, с. 5].

Если изучить поверхностно данный термин и дать субъективную оценку, то можно прийти к выводу, что под опасным вождением понимается бессмысленное и многократное перестроение при условии игнорирования требования уступить дорогу ТС, пользующимся преимуществом в движении (особенно если это касается общественного транспорта) [3, с. 85], а также несоблюдение требований о безопасной дистанции и боковом интервале, в общей совокупности совершения деяний следующих друг за другом, за несколько минут², с обязательным созданием угрозы здоровью людей и повреждением материальных ценностей. Во-первых, это опасность – достаточно понятный термин как в обиходе, так и на законодательном уровне, но не регламентируемый профильными нормативно-правовыми актами о дорожном движении, а содержащийся в трудовом законодательстве и трактуемый как потенциальный источник нанесения вреда, представляющий угрозу жизни и (или) здоровью³.

¹ О Правилах дорожного движения [Электронный ресурс]: постановление Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² Об отказе в удовлетворении заявления о признании частично недействующим пункта 2.7 Правил дорожного движения Рос. Федерации, утв. Постановлением Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 [Электронный ресурс]: решение Судебной коллегии по административным делам Верховного Суда Рос. Федерации от 21 сентября 2016 г. № АКПИ16-652. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³ Трудовой кодекс Рос. Федерации [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 30 декабря 2001 г. № 197-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Во-вторых, это вождение. В настоящее время именно в такой интерпретации описание данному понятию не дано, но если перефразировать указанный термин из определения, то Верховный Суд даёт следующую трактовку управлению ТС: это целенаправленное воздействие на него лица, в результате которого ТС перемещается в пространстве (вне зависимости от запуска двигателя)¹.

В-третьих, неоднократность – совершение в течение года более двух однородных правонарушений, предусмотренных конкретной статьёй КоАП РФ, игнорируя временной промежуток, указанный в законодательном акте, действующем ранее [4, с. 7]. Однако в действующем законодательстве отсутствует прямая интерпретация понятия, существует лишь несколько трактовок в связи со спецификой совершённых правонарушений, которые в последующем образуют состав преступления. А. В. Бриллиантов трактует неоднократность как повторное при определённых условиях или при отсутствии условий совершение аналогичного или тождественного неправомерного деяния, следствием чего является возрастание степени общественной опасности этого деяния и его трансформация из категории правонарушения в категорию преступлений [5, с. 139].

В-четвёртых, невыполнение установленных пунктов ПДД РФ можно трактовать как нарушение ПДД РФ, но стоит заострить акцент на том факте, что не за каждое нарушение предусмотрена ответственность как административная, так и уголовная [6, с. 50]. В понятии «опасное вождение» установлен ограниченный перечень нарушений, а также закреплён заданный порядок, что опять же не может охватить все комбинации манёвров, которые действительно являются опасным вождением. Данное понятие должно быть максимально универсальным ко всем видам нарушений и преступлений.

В-пятых, согласно Энциклопедическому словарю, «несколько» – (местоим. числ.) некоторое, неопределённое (обычно небольшое) количество². Вопрос об отсутствии числовой конкретики о количестве совершённых нарушений, которое можно трактовать по-разному (допустим, два нарушения – это несколько) [7, с. 128]. Для примера представим ситуацию: водитель при перестроении из крайнего левого ряда в правый не убедился, что не создаёт помехи другому ТС, не уступая дорогу (создавая угрозу повреждения ТС), совершил перестроение без подачи сигнала указателя поворота. Из указанного примера можно сказать, что водитель совершил несколько нарушений (если давать более конкретную трактовку, то два), «рядовое» нарушение можно именовать как опасное вождение [8, с. 27].

В-шестых, чётко установленные запрещённые действия для водителя выражающиеся в: 1) нарушении п. 8.4 ПДД РФ об игнорировании требования не создавать помех; за данное правонарушение предусмотрена ответственность ч. 3. ст. 12.14 КоАП РФ; 2) необоснованном перестроении при резком увеличении скорости передвижения (на сленге это обозначается как «шашки») с созданием угрозы здоровью и материальным ценностям в нарушение п.п. 8.1, 9.10 ПДД РФ; за подобное поведение в настоящий момент отсутствует ответственность; 3) отступлении от предписания п. 9.10 ПДД РФ, тем самым игнорируются требования к безопасной дистанции – нарушение, но в отдельной статье КоАП РФ ответственность за конкретные правонарушения в настоящее время не закреплена, а в зарубежных странах существуют подходы привлечения к ответственности за подобные правонарушения; 4) необоснованном торможении в нарушение п. 10.5 ПДД РФ, административная ответственность за которое не предусмотрена; 5) препятствовании обгону, тем самым создаётся потенциальная угроза здоровью и нанесению материального ущерба – отсутствует ответственность за нарушение требования п. 11.3 ПДД

¹ О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Рос. Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: постановление Пленума Верховного Суда Рос. Федерации от 25 июня 2019 г. № 20. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² Словарь [Электронный ресурс]. URL: <https://sanstv.ru/dict/несколько> (дата обращения: 04.08.2025).

РФ [9, с. 163]. Потребность во введении административной ответственности как по отдельности за указанные выше нарушения, так и совершённые в комплексе, выраженном в опасном вождении, в современном обществе, безусловно, существует.

Понятие «опасное вождение» ограничено перечнем ситуаций, при которых «движение нарушителя и (или) движение иных участников в том же направлении и с той же скоростью создаёт угрозу» – если трактовать дословно эту фразу, то в иных случаях (когда нарушитель совершает движение по полосам встречного направления, тем самым заставляя ТС, движущиеся в соответствии с ПДД РФ в противоположном направлении, изменять траекторию движения во избежание аварийных ситуаций, которая создаёт угрозу жизни и здоровья других людей) его передвижение не подпадает под опасное вождение, хотя таковым является [10, с. 17]. В этой связи напрашивается неоднозначный вывод о цели создания законодателем нового понятия в ПДД РФ, не обеспечивающей ему юридического фундамента либо более ясной и твёрдой формулировки.

Если разобрать по нарушениям, которые требует данное понятие для возможности его трактовки как невыполнение требований ПДД РФ, получится следующий порядок. Для того чтобы действия водителя при управлении им ТС подпадали под «опасное вождение», ему необходимо несколько манёвров, совершённых подряд, нарушающих требования ПДД РФ в основном из 8 и 9 разделов, при условии, что они создали угрозу здоровью людей либо угрозу повреждения материальных ценностей. Соответственно, если совершать нарушения, сопряжённые с угрозой здоровью людей и (или) причинением материального вреда, проявляющиеся из иных разделов ПДД РФ, то такие действия уже не являются опасным вождением [11, с. 459].

Представим ситуацию, когда водитель в нарушение дорожной разметки 1.3¹ совершил выезд на полосу встречного движения, объезжая поток ТС попутного движения, который встал перед разметкой 1.12 в ожидании разрешающего сигнала светофора в момент, когда на четырёхстороннем перекрёстке² для пешеходов во всех направлениях загорелся разрешающий сигнал светофора. После представленных манёвров указанный водитель выехал на перекрёсток на запрещающий сигнал светофора, дважды не уступив дорогу пешеходам и совершил поворот направо. В данной ситуации у нас нарушены п.п. 9.2, 6.13 и дважды 14.3 ПДД РФ. Сравнивая данный пример и определение, укажем, что выявлено следующее совпадение – совершено несколько следующих друг за другом действий, повлёкших в процессе движения создание угрозы здоровью людей и нанесения материального ущерба [12, с. 37]. Можно ли в таком случае отнести данные действия к опасному вождению? В настоящее время требуется концептуальная проработка самого понятия «опасное вождение», а также создание определённого и закреплённого порядка привлечения к ответственности по административному и уголовному законодательству [13, с. 446].

В нашем понимании под опасным вождением подразумевается аварийно-опасное управление ТС, выражающееся в наличии двух и более административных правонарушений среднего или грубого значения, следующих друг за другом, заключающееся в нарушении пунктов ПДД РФ в процессе дорожного движения и создании ситуаций, при которых его движение и (или) движение других участников создаёт угрозу

¹ ГОСТ Р 51256-2018. Национальный стандарт Рос. Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Классификация. Технические требования [Электронный ресурс]: приказ Росстандарта от 20 февраля 2018 г. № 81-ст. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² Комментарий к Правилам дорожного движения в Рос. Федерации и Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: постановление Совета Министров Правительства Рос. Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

гибели или ранения людей, повреждения ТС, сооружений, грузов или причинения иного материального ущерба [14, с. 51].

Прежде чем переходить к разновидностям ответственности, стоит прояснить понятие «среднее значение». В ст. 2.9 КоАП РФ закреплено, что за малозначительное деяние лицо возможно освободить от административной ответственности, а под малозначительностью понимается деяние, формально содержащее критерии административного правонарушения, но не представляющее существенного вреда для общества¹. В ст. 3.8 КоАП РФ можно проследить некоторые критерии грубого нарушения, минимальное описание которого даёт В. В. Похмелкин, охарактеризовав его в форме умысла, грубой неосторожности и создании угроз безопасности дорожного движения [10, с. 73]. И. И. Писаревским проводилось сравнение КоАП РФ с Уголовным кодексом РФ² и указывалось на потребность в разграничении по степени тяжести совершённого административного правонарушения [6, с. 33]. В одной из версий проекта КоАП РФ³ существует очень подробная градация, в которой включено деление на грубые, значительные и менее значительные административные правонарушения. Под определение грубого правонарушения подпадают деяния, которые создают угрозу жизни и здоровью, а также нанесение существенных вредных последствий, установленных Кодексом. Значительным признаётся деяние, наносящее значительный вред общественным отношениям. Под менее значительным понимается деяние, не причиняющее значительного вреда общественным отношениям. Достаточно размытые понятия в порядке применения административного законодательства, но, принимая во внимание виды ответственности, мы видим проявления рамок для разграничений. Исходя из этого следует вывод, что для действующего законодательства требуется понятие «административное правонарушение среднего значения», под которым понимают административное правонарушение, признаваемое действующим Кодексом вне зависимости от наступления вредных последствий, в результате которого назначается наказание в виде административного штрафа, конфискации орудия совершения или предмета административного правонарушения либо исправительные работы [15, с. 24].

Как одной из альтернатив для возможности сотрудникам Госавтоинспекции относить маневрирование водителем ТС к п. 2.7 ПДД РФ и оценки действий, создающих угрозу жизни и здоровью людей, а также повреждение материальных ценностей к опасному вождению требуется введение балльной системы за совершённые действия. Для примера стоит обратиться к законодательству, применяемому ранее. В Кодексе РСФСР об административных правонарушениях была введена ст. 118.1 за систематическое нарушение водителями правил дорожного движения, то есть совершение ими в течение года нескольких нарушений, предусмотренных ст. 114, 115, ч. 1 ст. 118, которые в сумме оцениваются пятнадцатью и более баллами, влекущее лишение права управления автомобилем на срок в шесть месяцев. При наложении на водителя административного взыскания одновременно давалась оценка нарушению в баллах в следующем порядке: за нарушение, предусмотренное ч. 1 ст. 118, – пять баллов; ч. 4, 5 и 7 ст. 114, ч. 7 ст. 115, – четыре балла; ч. 2 и 3 ст. 114, ч. 4, 5 и 6 ст. 115, – три балла; ч. 1 и 6 ст. 114, ч. 1, 2 и 3 ст. 115, – два балла; ч. 8 ст. 115, – один балл⁴. Но в то время оцени-

¹ О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Кодекса Рос. Федерации об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: постановление Пленума Верховного Суда Рос. Федерации от 24.03.2005 № 5. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² Уголовный кодекс Рос. Федерации [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 13 июня 1996 № 63-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³ Кодекс Рос. Федерации об административных правонарушениях (Общая часть) [Электронный ресурс]: проект Федер. закона № 703192-6. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁴ Кодекс РСФСР об административных правонарушениях [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 14 июля 1997 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

вались действия, совершённые в течение года, в связи с маленькой интенсивностью движения, а в современных реалиях требуется оценка действий, совершённых в кратчайший период времени, который возможно подвести в определённые временные рамки, проведя долгое исследование с детализацией параметров.

По нашему мнению, можно создать следующие оценки: за грубые нарушения – пять баллов, за нарушения среднего значения – три балла и за малозначительные деяния – 1 балл. Для выбора меры наказания за административное правонарушение или уголовное преступление исходить из суммы баллов. Таким образом, для отнесения к определённому виду ответственности за опасное вождение, совершённое в установленный законодательством период времени, в уголовном правовом поле потребуются совершить деяний на сумму более 28 баллов, а для отнесения деяния к административной ответственности потребуется от 10 баллов.

Вернёмся к сравнению законодательства советского периода и настоящего времени. Понятие «систематическое нарушение правил дорожного движения» очень схоже с описанием понятия «опасное вождение». Систематичность – совершение в течение года нескольких (более трёх) нарушений в какой-либо одной сфере¹, а опасное вождение заключается в совершении одного или нескольких следующих друг за другом нарушений только в рамках ПДД РФ. Также стоит не упускать из виду ГОСТ Р 58782-2019, описывающий агрессивное вождение – это параметр, определяющий неоправданно резкий разгон ТС с последующим снижением скорости², что опять же свидетельствует нам о потребности в переработке понятия опасное вождение.

Статья 267.1 УК РФ, введённая 3 апреля 2017 года³, гласит, что действия с ТС из хулиганских побуждений, угрожающие безопасной эксплуатации автомобиля, подпадают под уголовную ответственность. Однако недавно началась судебная практика по привлечению граждан за управление автомобилем, создающее угрозу гибели или ранения человека или нанесения иного материального ущерба. Так, наиболее известное решение суда было в Республике Дагестан, где водитель автомобиля «БМВ-М5» был привлечён к уголовной ответственности по ст. 267.1 УК РФ⁴; в настоящее время в Саратовской области в отношении водителя «ВАЗ-2107» возбуждено и ведётся уголовное производство по ст. 267.1 УК РФ. Исходя из того, что статья была введена ещё в 2017 году и по ней возбуждено незначительное количество производств, следует тот факт, что существуют значительные трудности в существующих формулировках как в понятиях ПДД РФ, так и непосредственно в УК РФ. Не все действия подпадают под действующее определение опасного вождения или создают угрозу безопасной эксплуатации ТС и совершены из хулиганских побуждений, в связи с чем они требуют существенных правовых и терминологических доработок [16, с. 36].

Рассмотрим для примера законодательство Франции. В правилах дорожного движения Франции в статье L110-1⁵ содержится термин «механическое транспортное средство», означающее любое наземное ТС, оснащённое двигательной установкой,

¹ Административное право. Учебник / Под ред. Ю. М. Козлова, Л. Л. Попова. М., 1999. С. 320-321.

² ГОСТ Р 58782-2019. Национальный стандарт Рос. Федерации. Параметры и критерии оценки качества вождения с целью оценки безопасности использования транспортных средств [Электронный ресурс]: приказ Росстандарта от 25 декабря 2019 г. № 1474-ст. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³ О внесении изменений в Уголовный кодекс Рос. Федерации и статью 151 Уголовно-процессуального кодекса Рос. Федерации [Электронный ресурс]: Федер. закон Рос. Федерации от 3 апреля 2017 г. № 60-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁴ Решение Мирового судьи судебного участка № 97 Ленинского района г. Махачкалы Мусаева Р. Г. от 25 декабря 2024 года, по уголовному делу № 12401820007000045 [Электронный ресурс]: Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

⁵ Дорожный кодекс Франции Книга 1: Общие положения, раздел 1: Определения. [Электронный ресурс]. URL:https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006074228/ (дата обращения: 31.10.2024)

включая троллейбусы и движущиеся по дороге своими собственными средствами, за исключением ТС, движущихся по рельсам.

В статье L236-1¹ схожее по смыслу с нашим опасным вождением существует понятие «поведение, умышленно ставящее под угрозу безопасность или спокойствие участников дорожного движения», то есть принятие на себя с помощью наземного механического автомобиля действий, преднамеренно повторяющих манёвры, которые представляют собой нарушения конкретных обязательств по обеспечению безопасности или осторожности, предусмотренных законодательными и нормативными актами настоящего кодекса, в условиях, которые ставят под угрозу безопасность участников дорожного движения или создают помехи для их безопасности. В первом пункте нарушение безопасного вождения наказывается лишением свободы сроком на один год и штрафом в размере 15 000 евро. Во втором пункте опасное вождение, совершённое в общественном месте при массовом скоплении граждан, наказывается лишением свободы до 2 лет и штрафом в размере 30 000 евро. В третьем пункте более суровое наказание – предусматривается в случаях, когда водитель находился в наркотическом или алкогольном опьянении либо отказался от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения, а также в случаях отсутствия водительского удостоверения соответствующей категории на право управление автомобилем либо лишённым права управления наказывается лишением свободы до 3 лет и штрафом в размере 45 000 евро. А в случаях если обстоятельства двух и более вышеуказанных пунктов совершались в рамках единого деяния, то они выступают как отягчающие обстоятельства и наказываются до 5 лет лишения свободы, а также штрафом до 75 000 евро.

Французское законодательство можно оценивать как прогрессивное в рамках борьбы со злостными нарушителями установленных правил дорожного движения. В статье L236-2 предусмотрели ответственность за подстрекательство к совершению правонарушения, выраженного в опасном вождении, которое представляет потенциальную угрозу как для граждан, так и для имущества. Предусмотренная ответственность за данные правонарушения выражается в штрафе, в конфискации автомобиля, в лишении права управления ТС, обязательными работами и (самое важное – в роли пропаганды безопасности дорожного движения обязательство пройти за свой счёт курс повышения осведомлённости о безопасности дорожного движения)².

Мы можем наблюдать многократные попытки по введению административной ответственности за действия, подпадающие под описание опасного вождения. Ещё в 2016 году были приняты попытки введения административной ответственности за подобные деяния путём введения ст. 12.28.1, но долгая реформация и непроработанная детальность, выраженная в отсутствии концептуальной переработки понятия, узкая подведомственная компетенция, а также отсутствие административной преюдиции привели к отклонению данной нормы. Следом за ним в 2022 году была выдвинута на рассмотрение новая норма правотворчества, выраженная в создании ст. 12.18.1, предусматривающей ответственность за умышленное опасное (агрессивное) вождение, создающее угрозу безопасности дорожного движения³. В ней уже

¹ Дорожный кодекс Франции Книга 2: Водитель, раздел 3: Поведение водителя, Глава 6: Поведение, намеренно ставящее под угрозу безопасность или спокойствие участников дорожного движения [Электронный ресурс]. URL: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006074228/ (дата обращения: 31.10.2024).

² О внесении изменений в Кодекс Рос. Федерации об административных правонарушениях в части установления административной ответственности за опасное вождение» (подготовлен МВД России) [Электронный ресурс]: проект Федерального закона Рос. Федерации. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

³ О внесении изменений в Кодекс Рос. Федерации об административных правонарушениях в части установления административной ответственности за умышленное опасное (агрессивное) вождение»

предусмотрели более жёсткую санкцию – лишение специального права, добавили в наименование агрессивное вождение, но опять же описание данному понятию в правовом поле дорожного движения отсутствует. Также одним из обязательных требований для привлечения к ответственности является наличие доказательства, зафиксированного на камеру [17, с. 140], но стоит уточнить, что видеоматериалы, полученные в интернете или путём фиксации техническими средствами с истекшим сроком лицензии, не являются установленными специальными средствами согласно КоАП РФ [18, с. 53]. Примечательным является то, что в пояснительной записке даётся более верное, по нашему мнению, понятие опасному (агрессивную) вождению, но без твёрдой конкретики по времени и перечня нарушений пунктов ПДД РФ, которая после рассмотрения также была отклонена. И уже в третий раз в 2024 году поступил на рассмотрение новый законопроект, который уже был принят Государственной Думой ФС РФ в 1 чтении¹. Новация заключается во внесении ст. 12.38 в КоАП РФ, предусматривающей только административную ответственность за опасное вождение, выраженной в наложении административного штрафа и лишении права управления ТС от одного до трёх месяцев. Также разграничили компетенцию, в чьи полномочия будет входить назначение наказания, но не установили положения о закреплении полномочий за сотрудниками Госавтоинспекции. Не проработали институт административного расследования, который в достаточной мере позволил детально изучить обстоятельства правонарушения с запросом дополнительных экспертиз, а также не предусмотрена административная преюдиция [19, с. 134].

В настоящее время существует уголовная ответственность за действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств, в ст. 267.1 УК РФ. Стоит обратить внимание на тот факт, что данная статья относится к ТС всех видов, то есть к водным, авиационным, автомобильным и железнодорожным [20, с. 7] ТС. На наш взгляд, это не совсем корректно в связи с различием сфер и возможности разнообразных действий в разных сферах, что не может объединяться общей статьёй УК РФ и быть универсальной. Это создаёт конфликт интересов при проведении расследования. Для облегчения правоприменения на практике требуется выведение действий с автомобильным транспортом в отдельную статью УК РФ, а диспозиция должна состоять именно из нового и переработанного понятия об опасном вождении.

Определение понятия «опасное вождение», закреплённое в ПДД РФ, содержит элементы правовой неопределённости, ограниченный порядок и перечень манёвров управления ТС, которые могут повлечь его расширительное толкование и неопределённости в принятии решения о привлечении либо о прекращении производства по делу об административном правонарушении на практике. Как следствие, рассмотрение вопроса об установлении в КоАП РФ и УК РФ ответственности за опасное вождение будет возможным только после полной переработки самого понятия в ПДД РФ².

1. Сотникова Е. И. Неотвратимость административного наказания как принцип административной ответственности // Административно-правовое регулирование

[Электронный ресурс]: проект Федер. закона Рос. Федерации № 395967-8. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

¹ О внесении изменений в Кодекс Рос. Федерации об административных правонарушениях» [Электронный ресурс]: проект Федер. закона Рос. Федерации № 644297-8. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² О внесении изменений в Кодекс Рос. Федерации об административных правонарушениях в части установления административной ответственности за умышленное опасное (агрессивное) вождение [Электронный ресурс]: заключение Комитета ГД ФС Рос. Федерации по государственному строительству и законодательству на проект Федер. закона Рос. Федерации № 395967-8. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

правоохранительной деятельности: теория и практика. Материалы Международной научно-практической конференции. Краснодар, 2024. С. 275–278.

2. Кусюкбаева Д. И., Сафиуллина Р. Р., Трофимова О. А. Опасное вождение // Актуальные проблемы реформирования современного законодательства. Сборник статей Международной научно-практической конференции, 2017. С. 4–6.

3. Литвинов А. В., Андреев П. Г. К вопросу безопасности перевозки пассажиров общественным транспортом // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2024. № 3 (100). С. 85–92.

4. Антонов С. Н., Молчанов П. В. «Опасное вождение как новый институт Правил дорожного движения: теоретические и процедурные вопросы» // Вестник университета им. О. Е. Кутафина (МФЮА). 2016. № 5(21). С. 163–167.

5. Похмелкин В. В. Проблемы применения мировыми судьями законодательства об административных правонарушениях в области дорожного движения: научно-практическое пособие. М.: Юстицинформ, 2019. 200 с.

6. Писаревский И. И. Административная юрисдикция в зеркале уголовного судопроизводства: сравнение на основе функционального подхода // Администратор суда. 2023. № 2. С. 30–34.

7. Поликарпова М. С. Проблема трактовки понятия «опасное вождение» в отечественной и зарубежной психологии // Актуальные проблемы организационной психологии и психологии дорожного движения. сборник научных трудов. Под редакцией А.В. Погодиной, Е.Ю. Литвиновой. Москва, 2019. С. 126–129.

8. Жаворонков В. А. Опасное вождение: правовые, технические и психологические аспекты проблемы // Транспортное право и безопасность. 2024. № 4 (52). С. 11–30.

9. Бабенко С. В. Особенности прокурорского надзора за расследованием преступлений на железнодорожном транспорте // Российская юстиция. 2021. № 1. С. 40–43.

10. Городкин В. А., Майоров В. И. Определение момента возникновения опасности при встречных столкновениях транспортных средств и решение вопроса о допустимости маневра как средства предотвращения лобового столкновения // Современная наука. 2024. № 3. С. 13–25.

11. Васильченко А. С. Актуальные проблемы исследования опасного вождения // Социальная психология: вопросы теории и практики. Материалы IV Ежегодной научно-практической конференции памяти М.Ю. Кондратьева, 2019. С. 457–460.

12. Набока А. А., Чеченева Е. А. Современные подходы к организации безопасного взаимодействия участников дорожного движения // Современная наука. 2025. № 2. С. 35–39.

13. Егорочкин Е. В. Административная ответственность за опасное вождение в Российской Федерации: проблемы правоприменительной практики // Вопросы судебной деятельности и правоприменения в современных условиях. Сборник статей по результатам II международной научно-практической конференции, посвященной празднованию 10-летней годовщины воссоединения Крыма с Российской Федерацией. Симферополь, 2024. С. 441–448.

14. Баранчикова М. В. Криминализация повторных нарушений Правил дорожного движения как направление повышения безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2023. № 3. С. 49–52.

15. Коваленко Н. Е. Понятие опасного (агрессивного) вождения // Ломоносовские чтения на Алтае: фундаментальные проблемы науки и образования. Сборник научных статей международной конференции. Ответственный редактор Е. Д. Родионов, 2017. С. 23–25.

16. Косарев М. Н., Воропаев С. А. Некоторые проблемы квалификации преступлений, предусмотренных статьями 213 и 267.1 Уголовного кодекса Российской Федерации // Юрист. 2018. № 8. С. 34–38.
17. Бриллиантов А. В. Сущность и значение неоднократности в уголовном праве России // Правосудие. 2024. № 2. С. 137–158.
18. Головкин В. В. Новое законодательство о технических средствах, применяемых для привлечения к административной ответственности в области дорожного движения // Научный вестник Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. 2024. № 1(98). С. 51–56.
19. Гольчевский В. Ф., Бадзюк И. Л., Бопп Е. О. Опасное вождение и меры его пресечения // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. 2019. № 1(2). С. 132–135.
20. Якимов А. Ю. Повышенная ответственность за неоднократное совершение административных правонарушений (правовые и организационные вопросы) // Государство и право. 2007. № 8. С. 5–13.

1. Sotnikova E. I. Neotvratimost` administrativnogo nakazaniya kak princip administrativnoj otvetstvennosti // Administrativno-pravovoe regulirovanie pravooxranitel`noj deyatel`nosti: teoriya i praktika. Materialy` Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii. Krasnodar, 2024. S. 275–278.
2. Kussyukbaeva D. I., Safiullina R. R., Trofimova O. A. Opasnoe vozhdenie // Aktual`ny`e problemy` reformirovaniya sovremennogo zakonodatel`stva. Sbornik statej Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii, 2017. S. 4–6.
3. Litvinov A. V., Andreev P. G. K voprosu bezopasnosti perevozki passazhirov obshhestvenny`m transportom // Nauchny`j vestnik Orlovskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii imeni V.V. Luk`yanova. 2024. № 3 (100). S. 85–92.
4. Antonov S. N., Molchanov P. V. «Opasnoe vozhdenie kak novy`j institut Pravil dorozhnogo dvizheniya: teoreticheskie i procedurny`e voprosy`» // Vestnik universiteta im. O. E. Kutafina (MFYuA). 2016. № 5(21). S. 163–167.
5. Poxmelkin V. V. Problemy` primeneniya mirovy`mi sud`yami zakonodatel`stva ob administrativny`x pravonarusheniyax v oblasti dorozhnogo dvizheniya: nauchno-prakticheskoe posobie. M.: Yusticinform, 2019. 200 s.
6. Pisarevskij I. I. Administrativnaya yurisdikciya v zerkale ugolovnogo sudoproizvodstva: sravnenie na osnove funkcional`nogo podxoda // Administrator suda. 2023. № 2. S. 30–34.
7. Polikarpova M. S. Problema traktovki ponyatiya «opasnoe vozhdenie» v otechestvennoj i zarubezhnoj psixologii // Aktual`ny`e problemy` organizacionnoj psixologii i psixologii dorozhnogo dvizheniya. sbornik nauchny`x trudov. Pod redakciej A.V. Pogodinoj, E.Yu. Litvinovoj. Moskva, 2019. S. 126–129.
8. Zhavoronkov V. A. Opasnoe vozhdenie: pravovy`e, texnicheskie i psixologicheskie aspekty` problemy` // Transportnoe pravo i bezopasnost`. 2024. № 4 (52). S. 11–30.
9. Babenko S. V. Osobennosti prokurorskogo nadzora za rassledovaniem prestuplenij na zheleznodorozhnom transporte // Rossijskaya yusticiya. 2021. № 1. S. 40–43.
10. Gorodkin V. A., Majorov V. I. Opredelenie momenta vznikoveniya opasnosti pri vstrechny`x stolknoveniyax transportny`x sredstv i reshenie voprosa o dopustimosti manevra kak sredstva predotvrashheniya lobovogo stolknoveniya // Sovremennaya nauka. 2024. № 3. S. 13–25.
11. Vasil`chenko A. S. Aktual`ny`e problemy` issledovaniya opasnogo vozhdeniya // Social`naya psixologiya: voprosy` teorii i praktiki. Materialy` IV Ezhegodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii pamyati M.Yu. Kondrat`eva, 2019. S. 457–460.

12. Naboka A. A., Checheneva E. A. Sovremennyye podkhody k organizatsii bezopasnogo vzaimodeystviya uchastnikov dorozhnogo dvizheniya // *Sovremennaya nauka*. 2025. № 2. S. 35–39.
13. Egorochkin E. V. Administrativnaya otvetstvennost' za opasnoe vozhdenie v Rossijskoj Federacii: problemy pravoprimeritel'noj praktiki // *Voprosy sudebnoj deyatel'nosti i pravoprimereniya v sovremennyx usloviyax*. Sbornik statej po rezul'tatam II mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoj konferencii, posvyashhennoj prazdnovaniyu 10-letnej godovshhiny vossoedineniya Kry'ma s Rossijskoj Federaciej. Simferopol', 2024. S. 441–448.
14. Baranchikova M. V. Kriminalizatsiya povtornyx narushenij Pravil dorozhnogo dvizheniya kak napravlenie povysheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya // *Bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya*. 2023. № 3. S. 49–52.
15. Kovalenko N. E. Ponyatie opasnogo (agressivnogo) vozhdeniya // *Lomonosovskie chteniya na Altae: fundamental'ny'e problemy nauki i obrazovaniya*. Sbornik nauchnyx statej mezhdunarodnoj konferencii. Otvetstvennyj redaktor E. D. Rodionov, 2017. S. 23–25.
16. Kosarev M. N., Voropaev S. A. Nekotorye problemy kvalifikacii prestuplenij, predusmotrennyx stat'yami 213 i 267.1 Ugolovnogo kodeksa Rossijskoj Federacii // *Yurist*. 2018. № 8. S. 34–38.
17. Brilliantov A. V. Sushhnost' i znachenie neodnokratnosti v ugolovnom prave Rossii // *Pravosudie*. 2024. № 2. S. 137–158.
18. Golovko V. V. Novoe zakonodatel'stvo o texnicheskix sredstvax, primenyaemyx dlya privlecheniya k administrativnoj otvetstvennosti v oblasti dorozhnogo dvizheniya // *Nauchnyj vestnik Orlovskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii imeni V.V. Luk'yanova*. 2024. № 1(98). S. 51–56.
19. Gol'chevskij V. F., Badzyuk I. L., Bopp E. O. Opasnoe vozhdenie i mery ego presecheniya // *Upravlenie deyatel'nost'yu po obespecheniyu bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: sostoyanie, problemy, puti sovershenstvovaniya*. 2019. № 1(2). S. 132–135.
20. Yakimov A. Yu. Povyshennaya otvetstvennost' za neodnokratnoe sovershenie administrativnyx pravonarushenij (pravovy'e i organizacionny'e voprosy) // *Gosudarstvo i pravo*. 2007. № 8. S. 5–13.

Информация об авторах

Иван Александрович Смирнов. Научный сотрудник отдела изучения проблем нормативного и аналитического обеспечения Научного центра безопасности дорожного движения МВД России.

Научный центр безопасности дорожного движения МВД России.
121293, Россия, г. Москва, ул. Поклонная, 17.

Петр Геннадьевич Андреев. Старший преподаватель кафедры организации деятельности Госавтоинспекции.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Россия, г. Орёл, ул. Игнатова, 2.

Артём Валерьевич Литвинов. Доцент кафедры деятельности органов внутренних дел в особых условиях, кандидат технических наук, доцент.

Омская академия МВД России.
644092, Россия, г. Омск, пр. Комарова, 7.

Information about the authors

Ivan A. Smirnov. Researcher at the Department for the Study of problems of regulatory and analytical support of the Scientific Center for Road Safety of the Ministry of Internal Affairs of Russia.

Scientific Center for Road Safety of the Ministry of Internal Affairs of Russia.
121293, Russia, Moscow, Poklonnaya Str., 17.

Peter G. Andreev. Senior Lecturer at the Department of Organization of activities of the State Traffic Inspectorate.

Lukyanov Orel Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia.
302027, Russia, Orel, Ignatova Str., 2.

Artyom V. Litvinov. Associate Professor of the Department of Internal Affairs in special conditions. Candidate of Technical Sciences, docent.

Omsk Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia.
644092, Omsk, Komarova Ave., 7.

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.
The authors declare no conflicts of interests.

Авторами внесён равный вклад в написание статьи.
The authors have made an equal contribution.

Статья поступила в редакцию 04.08.2025; одобрена после рецензирования 15.09.2025; принята к публикации 29.09.2025.

The article was received in the editorial office on 04.08.2025; approved after review on 15.09.2025; accepted for publication on 29.09.2025.