

ВЫЕЗД НА ВСТРЕЧНУЮ, ИЛИ БЕЗ ВИНЫ ВИНОВАТЫЕ

Дорожное движение в России организовано таким образом, что каждый водитель совершенно непредумышленно может совершить выезд на полосу встречного движения. Разберемся в сути, элементах данного нарушения и его отличиях от допустимого маневрирования при дорожном движении.

Сергей КРЫМОВ,
юрист, ФГНУ УВО ГУ МВД России
по г. Москве

Встречка встрече рознь?

Россия недавно вышла в лидеры по росту авторыннка. Но уровень обеспечения безопасности дорожного движения оставляет желать лучшего. На дорогах населенных пунктов всех регионов можно видеть неправильно припаркованные, а порой и бесхозно брошенные автомобили, затрудняющие нормальный проезд и закрывающие видимость другим участникам дорожного движения. Обычное явление – выбоины на дорожном покрытии, проезд по которым грозит серьезным повреждением автомобиля. Зимой непреодолимое препятствие на дорогах – груды неубранного снега и обледенелые участки дороги. Ежедневно каждый водитель в силу тех или иных причин вынужден вырывать влево, на свободное пространство, предназначенное для встречного движения, дабы избежать повреждения своего транспортного средства и возможной угрозы своей жизни и здоровью и перевозимых пассажиров. Но тут водителя может ждать опасность в виде суровой санкции – лишения права управления транспортным средством.

Такое правонарушение, как выезд на полосу встречного движения, в очередной раз привлекло к себе внимание в этом году. Внесенные в КоАП РФ поправки стали предусматривать альтернативное лишению права управления автомобилем наказание за его совершение – штраф. «Я посоветовался с экспертами и внес поправки в текст документа, – заявил «Газете.Ru» депутат ГД РФ В. Лысаков. – Все таки встреча встрече рознь. Кто-то мог случайно оказаться там ненадолго, а если человек внезапно выехал, представляет серьезную опасность для других, то несправедливо за это только штрафовать, нужны более жесткие меры. В любом случае меру ответственности будет определять суд»¹.

Конечно, следует выразить признательность за заботу о правах водителя такому видному представителю законодательной власти, как В. Лысаков, но почему-то вспоминаются меткие слова Д. Чоера: «Кто для других законы составляет, тот первым пусть тогда их исполняет». К сожалению, депутатский и судейский корпус ограждены от применения таких санкций мощным барьером неприкосновенности, иначе уровень правовой регламентации рассматриваемого правонарушения и практики его применения, думаем, был бы качественно иным и не было бы поводов к написанию данной статьи.

Именно на «случайном нахождении», упомянутом в интервью депутата, и хочется остановиться более подробно.

Обратите внимание, как развивалась соответствующая норма. Статья 12.15 КоАП РФ в редакции от 19.07.2007 предусматривала наказание за «выезд на сторону проезжей части дороги, предназначенную для встречного движения, в случаях, если это запрещено Правилами дорожного движения». Как известно, текстовая часть Правил дорожного движения, утв. Постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (далее по тексту – Правила), запрещает обгон и выезд с выездом на сторону проезжей части дороги в строго ограниченных случаях, объективно представляющих повышенную общественную опасность и характеризующихся циничной безответственностью нарушителей (выезд на встречную часть скоростных дорог с многополосным движением, в подъемах, опасных поворотах и т. п.). В редакции КоАП РФ от 24.07.2007 в диспозиции данной статьи стало упоминаться уже о «выезде в нарушение Правил», который суды уже с принятием Постановления Пленума ВС РФ от 24.10.2006 № 18 начали трактовать более расширенно, включая выезд в нарушение дорожной разметки в виде одинарной сплошной полосы, которая разделяет большую часть сети автодорог России. Комментируя Постановление Пленума ВС РФ № 18, некоторые юристы говорили, что суд вышел за пределы своих полномочий и сформулировал новую правовую норму². Именно в редакции КоАП РФ от 24.07.2007 появился такой новый вид правонарушения, как «выезд в нарушение Правил дорожного движения на сторону дороги, предназначенную для встречного движения, соединенный с разворотом, поворотом налево или объездом препятствия», который был закреплен в ч. 3 ст. 12.15 КоАП РФ.

О чем молчат Правила?

Чтобы определить, действительно ли имеется общественная опасность в выезде на встречную полосу в случае объезда препятствия, давайте обратимся к Правилам. Давая широкое и раскрытое определение препятствия, Правила не описывают дальнейших должных действий водителя при внезапном обнаружении его на своем пути. Так, в общих понятиях Правил объясняется, что при встрече с препятствием остановившийся водитель находится в состоянии вынужденной остановки. В пункте 11.7 Правил упоминается о приоритете проезда транспортных средств при

объезде препятствия, расположенного на крутом спуске (подъеме), что позволяет сделать вывод о правомерности такого маневра, невзирая на требования разметки.

Что касается объезда препятствия на спуске (подъеме), необходимо учитывать, что на обочине таких участков дорог в соответствии с п. 12.4 Правил остановка не запрещена, а также то, что на такие элементы профиля двухполосных дорог, как правило, наносится разметка в виде сплошной одинарной линии. Если вынужденная остановка произошла в тех местах, где остановка запрещена, Правила предписывают включить аварийную сигнализацию (выставить знак аварийной остановки) и «принять все возможные меры для отвода транспортного средства из этих мест» (п. 12.6 Правил).

К сожалению, здесь не указано: можно ли отводить транспортное средство в нарушение требований дорожной разметки? Исходя из «духа безопасности», который, на наш взгляд, заложен в нормах Правил, рискнем предположить, что можно. А вот в п. 16.2 Правил, регламентирующем движение по автомагистралям и приравненным к ним дорогам, содержится требование при вынужденной остановке перед препятствием принять меры для того, чтобы вывести транспортное средство на предназначенную для этого полосу (правее линии, обозначающей край проезжей части). Но в этой норме нет ответа на вопрос: что делать, если правее обочины нет, как это часто бывает, и там находится ограждение, тротуар, канава и т. п.? В пункте 12.4 Правил содержится запрет на остановку транспортного средства в тех местах, где это делает невозможным движение (выезд или въезд) других транспортных средств или создаст помехи для движения пешеходов. Такая неудачная юридическая техника изложения требований выезда или выезда может способствовать ограничительному толкованию термина движения, при котором будет предполагаться, что запрещается только останавливать транспортное средство перед препятствием на пересечении проезжей части с другой проезжей частью либо пересечении с выездом с прилегающих территорий для обеспечения возможности выезда и выезда на нее, а не для движения вообще. В противном случае все водители, совершающие подобный маневр, могут оказаться под защитой п. 12.6 Правил как вынужденно остановившиеся в тех местах, где остановка запрещена...

Конечно, для движения автомобилей с проблесковыми маячками припаркованная перед препятствием на правом краю дороги вереница автомобилей законопослушных водителей, не желающих применения к ним санкций ст. 12.3 КоАП РФ, не будет являться препятствием, поскольку водители, двигаясь по полосе встречного движения, также обязаны будут примкнуть вправо, уступая им дорогу по разделительной полосе. Но стоит подумать и об остальной части непривлеклированных водителей... Приходится констатировать, что на настоящий момент Правила не дают однозначного ответа о безопасности и правомерности объезда препятствия с выездом на полосу, предназначенную для встречного движения. А значит, и общественная опасность данного правонарушения не вполне очевидна.

Теперь рассмотрим второй по важности признак правонарушения – вину. Объезд препятствия является нормальной психической реакцией здорового водителя. Нель-

зя же всех российских автолюбителей изначально представлять выехавшими на дороги с противоправными установками в поведении. Правила какой-либо разумной и понятной альтернативы водителю не представляют и должных практических рекомендаций для водителя не содержат. Конечно, продвинутой в правовом отношении водитель, не желающий нарушать норму закона, остановившись перед препятствием в тех местах, где остановка не запрещена, приняв все меры, предусмотренные Правилами, может вызывать для активирования ГИБДД, требовать устранения препятствия дорожными службами, но, как показывает современная правовая практика, на это могут уйти месяцы. А оставлять свое транспортное средство на проезжей части перед препятствием столько времени неразумно и крайне не выгодно. Двигаться задним ходом водителя, конечно, могут, но до ближайшего перекрестка, пешеходного перехода, остановки маршрутных транспортных средств и т. п. (п. 8.1 Правил). Таким образом, если все водители, встретив препятствие на тех участках дорог, где остановка разрешена, максимально сдвинут свои транспортные средства вправо, действуя в строгом соответствии с требованиями Правил, российские автодороги вмиг заполнятся пробками на многие сотни километров.

По нашему мнению, при выезде на сторону дороги, предназначенную для встречного движения, психическая реакция водителя направлена на осознание безопасного выхода из создавшейся непредвиденной и противоречивой ситуации, на разумное и бережное отношение к временным и материальным ресурсам, к себе самому и к обществу в целом, но никоим образом не на безразличное отношение к общественной опасности своего деяния.

Новаторские и разумные подходы судов

Изучая судебную практику привлечения водителей к административной ответственности за выезд на встречную полосу дороги, приходится констатировать, что в большинстве случаев суды не принимают во внимание доводы водителей о вынужденном характере выезда, вызванном объездом препятствия, доверяя больше доказательствам со стороны органов ГИБДД, в которых о наличии на дороге препятствий часто не упоминается. Но есть в судебной практике примеры более внимательного и взвешенного отношения к доводам водителей. Так, в Постановлении Санкт-Петербургского городского суда от 20.06.2012 № 4а-874/12 отмечается, что «из схемы нарушения, составленной инспектором ДПС, не следует, что выезд стоящего на остановке рейсового автобуса марки «ЛиАЗ» был произведен в районе автобусной остановки. На схеме правонарушения остановка у дома № 47 по улице Седова отсутствует». Речь шла об объезде автобуса, остановившегося у правого края проезжей части с нарушением требований п. 12.4 Правил и не обеспечившего расстояние 3 м от него до разделительной полосы. Автобусы, остановившиеся у остановки в соответствии с требованиями Правил, судами в качестве препятствий не рассматриваются, поскольку в силу положений п. 1.2 Правил препятствие – это неподвижный объект на полосе движения (неисправное или поврежденное транспортное средство, дефект проезжей части, посторонние предметы и т. п.), не позволяющий продолжить движение по этой полосе. Не является препятствием затор или транспортное средство, остановившееся на этой полосе движения в соответствии с требованиями Правил.

В Обзоре судебной практики ВС РФ за III квартал 2011 года высшая судебная инстанция обратила внимание на то,

что ГОСТ Р 50597-93, утв. Постановлением Госстандарта РФ от 11.10.1993 № 221, устанавливает размеры отдельных просадок выбоин, которые не должны превышать по длине 15 см, ширине – 60 см и глубине – 5 см.

В Постановлении ВС РФ от 16.08.2011 № 16-ад11-8 указано, что «выезжая на полосу дороги, предназначенную для встречного движения, Грачев В.Н. действовал в целях предотвращения лобового столкновения автомобилей, то есть в состоянии крайней необходимости». Однако такой разумный и обоснованный подход встречается пока лишь в опубликованных судебных решениях судов высших инстанций.

Существуют и весьма «новаторские» решения, отличающиеся курьезностью. Так, ВС РФ в Постановлении от 04.07.2012 № 57-АД12-3 сделал вывод, что административная ответственность по ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ наступает в случае, если движение во встречном направлении было осуществлено на дороге, но не на прилегающей к ней территории.

Законодателью стоит задуматься...

Наряду с юридическим несовершенством правовых норм и неоднозначной судебной практикой в нашей стране, к сожалению, создается ситуация, при которой справедливые наказания избегают водители, паркующие свои автомобили с нарушением Правил и создающие препятствия для нормального движения, а также дорожные и коммунальные службы, не следящие должным образом за закреплением за ними дорожным покрытием, а привлекаются к ответственности невинные заложники данной ситуации.

Водителям во избежание наступления тяжелых правовых последствий при привлечении их к административной ответственности стоит спорить, настаивая как минимум на переквалификации своих действий по ст. 12.3 КоАП РФ, а как максимум – на освобождении от ответственности в связи с совершением действий в состоянии крайней необходимости. Также им следует посоветовать использовать видеорегистраторы и ходатайствовать в процессе о приобщении видеозаписи к доказательной базе своей невиновности. Обжаловать несправедливые решения стоит до последней инстанции, тем более положительные изменения в практике очевидны. Только так можно добиться того, чтобы высшая судебная инстанция дала, наконец, свое расширенное разъяснение: что следует судам рассматривать как препятствие, правомерен ли его объезд.

Ну а законодателью и органам исполнительной власти стоит задуматься о внесении изменений и дополнений как в КоАП РФ, так и в Правила, Регламенты ГИБДД в части более детальной регламентации порядка объезда препятствия и действий должностных лиц при их обнаружении и рассмотреть возможность вывода из-под административной ответственности такого маневра, как вынужденный объезд препятствия. Пора перейти от слов к делу по привлечению водителей и дорожных служб, создающих препятствия для движения остальных участников дорожного движения, к ответственности в упрощенном порядке с использованием средств фото- и видеосъемки. Иначе это создаст коррупциогенные факторы на всех звеньях правоприменительной системы и препятствует превращению России в правовое государство. 🐭

¹ <http://www.gazeta.ru>.

² Веденин В.С. К вопросу об обжаловании постановлений ГИБДД // Юрист. 2009. № 1.



В большинстве случаев суды не принимают во внимание доводы водителей о вынужденном характере выезда на встречку