

О СПЕЦИФИКЕ ОБЩЕСТВЕННЫХ ОТНОШЕНИЙ, СКЛАДЫВАЮЩИХСЯ В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ

В научной литературе дорожное движение определяется как «совокупность общественных отношений, возникающих при пространственном перемещении людей и грузов по дорогам с помощью транспортных средств либо без них (пешеходы)» [1, с. 45]. Схожее определение закреплено и в национальном законодательстве [2]. В этой связи для эффективного административно-правового регулирования указанного процесса важным представляется определение специфики общественных отношений, складывающихся между участниками дорожного движения.

Исходя из цели дорожного движения, его содержательной частью являются общественные отношения, связанные с удовлетворением потребностей людей в собственном перемещении и перевозке грузов по дороге. В свою очередь потребности, осознанные людьми выступают в качестве их интересов [3, с. 5]. Потребность в пространственном перемещении может осознанно трансформироваться в различные интересы, но после включения в дорожное движение практически для всех определяющим становится сокращение времени, которое затрачивается на перемещение [4, с. 13–14]. «Время участия в дорожном движении – это те затраты овеществленного или живого труда, которые для абсолютного большинства субъектов вынуждены и потому непроизводительны. Отсюда практически единое для всех участников дорожного движения стремление максимально уменьшить время пребывания в этой социальной роли». Интерес к сокращению временных затрат может иметь различную социальную окраску. Однако независимо от конкретного мотива его реализация выражается в стремлении к перемещению с возможно большей скоростью [5, с. 51]. Из этого следует, что общественные отношения, складывающиеся в дорожном движении, связаны с реализацией, как правило, частных интересов его участников в сокращении времени затрачиваемого на перемещение посредством увеличения его скорости.

При этом важно отметить, что скорость потенциально опасна при любом ее значении, поскольку уже с момента начала движения возникает вероятность совершения ДТП. Поэтому процесс дорожного движения осуществляется в условиях постоянного риска, степень которого возрастает по мере того, как реализуется интерес минимизации времени посредством увеличения скорости. В этой связи в дорожном движении возникает потребность сохранения жизни и здоровья его участников, материальных ценностей, т. е. потребность в достижении такого качества данного процесса, как безопасность.

Исследуя интересы, связанные с достижением данного качества следует отметить, что в соответствии с Конституцией (ст. 2) человек, его права и свободы являются высшей ценностью и целью общества и государства [6]. Исходя из приведенного положения, нуждаемость в безопасности дорожного движения сводится не только к сфере потребностей отдельной личности (участника дорожного движения), но и охватывает область интересов общества и государства в целом, т. е. носит публичный характер.

Таким образом, наряду с частными интересами к сокращению времени затрачиваемого на перемещение, общественные отношения, складывающиеся в дорожном движении, связаны с реализацией публичных интересов обеспечения его безопасности.

Отмеченные интересы находятся в диалектической связи. Так, возможность удовлетворения интереса экономии времени пространственного перемещения, т. е. движение с максимально возможной скоростью, ограничивается интересом его безопасности. Таким образом, следует констатировать конфликт интересов возникающих в дорожном движении, связанный с наличием противоречия названных качеств рассматриваемого процесса: скорости и безопасности (далее – «скорость-безопасность»), являющихся его противоположными сторонами.

Следует отметить, что названные противоположности не равнозначны. В отношении участников дорожного движения понятие безопасность связывается с защитой их конституционных прав на жизнь, охрану здоровья, имущества и безопасные условия труда [6, ст. 24, ст. 41, ст. 45]. Жизнь и здоровье человека имеют высшую общественную и государственную ценность. Поэтому при разрешении противоречия «скорость-безопасность» приоритет должен отдаваться безопасности.

Изложенное позволяет сделать вывод о том, что общественные отношения, складывающиеся в дорожном движении, находятся на пересечении частных и публичных интересов и связаны с необходимостью достижения таких основных качеств данного процесса, как скорость и безопасность перемещения людей и грузов. При этом приоритетными являются интересы обеспечения безопасности дорожного движения.

1. Денисов, Р.И. Административный надзор в сфере дорожного движения / Р.И. Денисов. М.: ВНИИБД МВД СССР, 1982. 142 с.

2. О мерах по повышению безопасности дорожного движения : Указ Президента Респ. Беларусь от 28.11.2005 N 551 // Консультант Плюс : Беларусь. Технология ПРОФ [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпект», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. Минск, 2014.

3. Вицин, С.Е. Определение и обоснование целей в социальном управлении: лекция / С.Е. Вицин. М.: Академия МВД СССР, 1977. 16 с.

4. Головкин, В.В. Основы безопасности дорожного движения : учебное пособие / В.В. Головкин, В. И. Майоров. М.: Эксмо, 2008. 176 с. (Российское юридическое образование).

5. Майоров, В.И. Административно-правовые проблемы управления обеспечением безопасности дорожного движения: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.02 / В.И. Майоров. – Екатеринбург, 1997. – 326 л.

6. Конституция Республики Беларусь 1994 года (с изменениями и дополнениями, принятыми на республиканских референдумах 24 ноября 1996 г. и 17 октября 2004 г.). – Минск: Амалфея, 2005. – 48 с.

УДК 342.9

В. В. Зиновенко

О НЕКОТОРЫХ НЕДОСТАТКАХ АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Решающее значение для эффективности административно-правового регулирования в сфере обеспечения безопасности дорожного движения имеет качество его нормативной основы. Вместе с тем анализ нормативных правовых актов, регламентирующих указанную сферу, свидетельствует о ряде недостатков, из которых к наиболее существенным следует отнести следующие:

1. В Правилах дорожного движения (далее – ПДД) [1] не определяется порядок действий водителей по предупреждению попутного столкновения при параллельном движении двух транспортных средств в одной полосе. Такая правовая неопределенность создает условия для совершения дорожно-транспортное происшествие (далее – ДТП), что соответственно ухудшает состояние безопасности дорожного движения.

Совершение ДТП при параллельном движении двух транспортных средств (автомобиль-автомобиль, автомобиль-мотоцикл, мотоцикл-мотоцикл и др.) в одной полосе связано с несоблюдением водителями безопасного бокового интервала между данными транспортными средствами и обусловлено отсутствием такого предписания в ПДД. Так, в соответствии с п. 85 ПДД на водителей возлагается обязанность соблюдения необходимого бокового интервала, обеспечивающего безопасность движения только между транспортными средствами, находящимися на соседних полосах движения.

Для устранения выявленного пробела представляется целесообразным п. 85 ПДД после слова «движущимися» дополнить словами «в одной полосе движения либо».

2. В настоящее время существует проблема эффективного применения мер административной ответственности за нарушение ПДД, связанное с выездом на трамвайные пути встречного направления и осуществления движения по ним (п. 81).