

Дата поступления рукописи в редакцию: 12.03.2026 г.

DOI: 10.24412/2782-3830-2026-3-224-228

Дата принятия рукописи в печать: 14.04.2026 г.

СЛЕПЕНКО Евгений Алексеевич,канд. техн. наук, заведующий кафедрой
машиностроения и транспорта,
e-mail: mail@law-books.ru**СЛЕПЕНКО Екатерина Дмитриевна,**ведущий документовед учебного отдела
ФГБОУ ВО «Братский государственный университет»,
г. Братск,
e-mail: sea1975@yandex.ru

КВАЛИФИКАЦИИ ДЕЙСТВИЙ ВОДИТЕЛЯ В СИТУАЦИЯХ ВНЕЗАПНО ВОЗНИКШЕЙ ОПАСНОСТИ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ КРАЙНЕЙ НЕОБХОДИМОСТИ

Аннотация. В статье исследуется вопрос о правомерности маневра уклонения от столкновения в ситуациях, когда предотвращение дорожно-транспортного происшествия (ДТП) путем одного лишь экстренного торможения объективно невозможно или не обеспечивает минимизации вреда. На основе буквального и системного толкования пункта 10.1 Правил дорожного движения Российской Федерации (ПДД РФ), анализа положений статьи 2.7 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ) о крайней необходимости, а также судебной практики, включая позицию Верховного Суда Российской Федерации, обосновывается, что ПДД РФ не содержат запрета на маневр уклонения и допускают его как правомерное поведение при соблюдении определенных условий. Показано, что распространенный в практике органов ГИБДД и отдельных судов тезис о якобы существующей обязанности водителя «исключительно тормозить» при возникновении опасности движения не находит подтверждения ни в тексте нормативных актов, ни в современной правоприменительной практике.

Ключевые слова: Крайняя необходимость, маневр уклонения, выезд на полосу встречного движения, предотвращение ДТП.

SLEPENKO Evgeny Alekseevich,Candidate of Technical Sciences,
Head of the Department of Mechanical
Engineering and Transport**SLEPENKO Ekaterina Dmitrievna,**Lead Document Specialist of the Academic
Department Federal State Budgetary Educational Institution
of Higher Education "Bratsk State University," Bratsk

QUALIFICATION OF DRIVER ACTIONS IN SITUATIONS OF SUDDENLY ARISING DANGER FROM THE PERSPECTIVE OF EXTREME NECESSITY

Annotation. This article examines the legality of an evasive maneuver in situations where preventing a road traffic accident (RTA) solely by emergency braking is objectively impossible or does not ensure harm minimization. Based on a literal and systemic interpretation of paragraph 10.1 of the Traffic Regulations of the Russian Federation (TR RF), an analysis of the provisions of Article 2.7 of the Code of Administrative Offenses of the Russian Federation (CAO RF) regarding extreme necessity, as well as judicial practice, including the position of the Supreme Court of the Russian Federation, it is substantiated that the TR RF does not prohibit evasive maneuvers and permits them as lawful behavior under certain conditions. It is shown that the thesis, common in the practice of

traffic police bodies and some courts, about an alleged obligation of the driver to “exclusively brake” when a danger to movement arises, finds no confirmation either in the text of regulatory acts or in modern law enforcement practice.

Key words: Extreme necessity, evasive maneuver, driving into the oncoming lane, accident prevention.

Проблема квалификации действий водителя в ситуациях внезапно возникшей опасности для движения сохраняет высокую практическую значимость, поскольку именно в таких обстоятельствах зачастую совершаются наиболее тяжкие по последствиям ДТП. Особое место в правоприменении занимает пункт 10.1 ПДД РФ, который нередко используется как «универсальная» диспозиция для возложения вины на водителя при отсутствии очевидных нарушений иных норм Правил.

В практике органов ГИБДД и судов сформировался устойчивый, но не подкрепленный законом стереотип: при возникновении опасности водитель якобы обязан действовать исключительно с помощью экстренного торможения, а совершение маневра уклонения (перестроение, объезд препятствия, выезд на соседнюю или встречную полосу и т.п.) рассматривается как неправомерное отклонение от требований пункта 10.1 ПДД РФ. Такой подход имеет не только теоретические изъяны, но и негативные практические последствия, поскольку фактически поощряет менее безопасное поведение водителей и игнорирует институт крайней необходимости.

Цель настоящей статьи — показать, что при невозможности избежать столкновения одним лишь торможением, маневр уклонения, совершаемый с максимально возможным снижением скорости, не противоречит требованиям ПДД РФ и при определенных обстоятельствах подлежит квалификации как действие в состоянии крайней необходимости, исключающее административную ответственность.

Нормативную основу исследования составляют положения ПДД РФ, прежде всего пункт 10.1, нормы КоАП РФ, регулирующие обстоятельства, исключающие административную ответственность (статья 2.7, пункт 3 части 1 статьи 24.5), а также правовые позиции Верховного Суда РФ по делам, связанным с вынужденным маневрированием для предотвращения более тяжких последствий ДТП.

Методологически работа опирается на комплексное применение:

- буквального толкования текста пунктов ПДД РФ и КоАП РФ;
- системного толкования норм ПДД как единого регулятивного массива (взаимосвязь глав 8, 9 и 10);
- анализа судебных актов и обобщений практики, в том числе с учетом выводов, сделан-

ных в научных и экспертных публикациях по применению пункта 10.1 ПДД РФ в автотехнической экспертизе.

Такой подход позволяет выйти за рамки сугубо формального прочтения пунктов Правил и оценить поведение водителя в контексте основной цели дорожного законодательства — обеспечения безопасности дорожного движения и охраны жизни и здоровья участников.

Пункт 10.1 ПДД РФ предусматривает, что водитель обязан вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия (в частности видимость в направлении движения), так чтобы скорость обеспечивала возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил.

Во второй части пункта 10.1 закреплено, что при возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он «должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства». При буквальном анализе данной формулировки обращают на себя внимание две существенные особенности: во-первых, обязанность ограничивается принятием возможных мер к снижению скорости, а во-вторых, норма ни прямо, ни косвенно не содержит запрета на одновременное осуществление иных действий, направленных на предотвращение или смягчение последствий ДТП, в том числе маневра уклонения.

Таким образом, утверждение о том, что пункт 10.1 якобы возлагает на водителя обязанность «только тормозить» и исключает любые маневры, является результатом расширительного и не основанного на тексте нормы толкования.

Системный анализ ПДД РФ показывает, что регулирование поведения водителя в дорожной обстановке построено по функциональному принципу: отдельные главы отвечают за различные аспекты управления транспортным средством — скорость движения (глава 10), маневрирование (глава 8), выбор дистанции и бокового интервала (пункт 9.10) и т.д.

Пункт 9.10 ПДД РФ обязывает водителя соблюдать такую дистанцию до движущегося впереди транспортного средства и такой боковой интервал, которые позволяют избежать столкно-

вения, в том числе путем торможения. Данный пункт подтверждает, что торможение является важным, но не единственным средством предотвращения аварийной ситуации, находясь в тесной связи с выбором дистанции и положения автомобиля на проезжей части.

Особое значение для анализа имеет пункт 10.5 ПДД РФ, запрещающий резкое торможение, если оно не требуется для предотвращения ДТП. Из данного запрета логически вытекает, что экстренное (резкое) торможение допускается и является правомерным только тогда, когда без него предотвратить ДТП невозможно или крайне затруднительно. В то же время ПДД не содержат положения, которое устанавливало бы экстренное торможение как единственно допустимый способ реагирования на возникшую опасность; напротив, в структуре Правил изначально заложена возможность одновременного применения различных технически доступных водителю приемов (торможения, маневрирования, изменения курса движения).

Следовательно, совокупное толкование пунктов 9.10, 10.1 и 10.5 ПДД РФ подводит к выводу, что законодатель не рассматривает линейное экстренное торможение как «монополию безопасности», а исходит из комплексного характера контраварийных действий водителя.

В технической и эргономической литературе, посвященной безопасности дорожного движения, отмечается, что при малой дистанции до препятствия и высокой скорости транспортного средства вероятность предотвращения столкновения с помощью одного лишь торможения существенно снижается, тогда как маневрирование либо комбинированное действие (маневр + снижение скорости) нередко оказываются более эффективными.

Исследования в области динамики автомобиля и систем активной безопасности показывают, что современные алгоритмы систем предотвращения столкновений (в том числе ESC, систем автоматического экстренного торможения и экстренного маневрирования) ориентируются именно на многовариантность реакции: выбор оптимальной комбинации торможения и изменения траектории движения для минимизации риска для пассажиров и иных участников дорожного движения.

С точки зрения права, такие данные подтверждают, что реальное безопасное поведение в ряде случаев предполагает не исключительно линейное торможение, а уход с траектории столкновения, если это не создает новой, большей опасности. Следовательно, запрет на маневр уклонения, выводимый из пункта 10.1 ПДД РФ, противоречил бы как целям дорожного законода-

тельства, так и современным научно-техническим представлениям о контраварийном управлении транспортным средством.

Согласно статье 2.7 КоАП РФ, не является административным правонарушением причинение вреда охраняемым законом интересам в состоянии крайней необходимости, то есть для устранения опасности, непосредственно угрожающей личности и правам данного лица или других лиц, охраняемым законом интересам общества или государства, если эта опасность не могла быть устранена иными средствами и при этом причиненный вред является менее значительным, чем предотвращенный.

В дорожном контексте крайняя необходимость охватывает ситуации, в которых водитель вынужден формально нарушить отдельные предписания ПДД (например, правила расположения транспортных средств на проезжей части или запрет выезда на полосу встречного движения) для предотвращения более тяжелых последствий — гибели людей, причинения тяжкого вреда здоровью, лобового столкновения на высокой скорости и т.п.

Применительно к маневру уклонения от столкновения условия крайней необходимости можно описать следующим образом:

Имеется непосредственная, реальная опасность для жизни и здоровья (например, внезапный выезд автомобиля на встречную полосу, появление пешехода на проезжей части, потеря управления другим транспортным средством).

Исключительно торможением (без изменения траектории) избежать тяжелых последствий объективно невозможно, что подлежит установлению с учетом скоростей, дистанции, дорожных и метеорологических условий, а при необходимости — посредством автотехнической экспертизы.

Маневр уклонения направлен на минимизацию вреда, а фактически причиненный вред (например, повреждение транспортного средства в попутном ряду) заведомо менее значителен, чем предотвращенный вред (смерть или тяжкий вред здоровью при лобовом столкновении).

При наличии указанных условий действия водителя в форме маневра уклонения должны рассматриваться не как административное правонарушение, а как правомерное поведение в состоянии крайней необходимости, что влечет прекращение производства по делу на основании пункта 3 части 1 статьи 24.5 КоАП РФ.

Судебная практика, включая решения Верховного Суда РФ, конкретизирует приведенные выше теоретические выводы.

В ряде дел, связанных с выездом на полосу встречного движения или перестроением при внезапном появлении опасности, Верховный Суд РФ указывал на необходимость оценки доводов

водителя о вынужденном характере маневра и возможности применения статьи 2.7 КоАП РФ. В частности, в деле о выезде на встречную полосу в целях предотвращения лобового столкновения суд указал, что нижестоящие инстанции обязаны были проверить, существовали ли у водителя реальные альтернативы в виде простого торможения и не являлись ли его действия единственно возможным способом предотвращения более тяжких последствий.

В другом широко освещенном случае, связанного с пересечением сплошной линии разметки при объезде внезапно возникшего препятствия, суд признал, что вынужденный выезд на встречную полосу не должен автоматически влечь лишение права управления при наличии обстоятельств крайней необходимости, подтвержденных доказательствами.

Дополнительно в обзорах практики Верховного Суда РФ по делам о ДТП отмечается, что формальная ссылка на пункт 10.1 ПДД РФ без исследования объективной возможности избежать ДТП иными средствами, а также без оценки наличия либо отсутствия крайней необходимости, противоречит требованиям статей 24.1 и 26.1 КоАП РФ о всестороннем, полном и объективном установлении обстоятельств дела.

Несмотря на обозначенную позицию высшей судебной инстанции, в правоприменении сохраняются случаи, когда инспекторы ГИБДД и суды низших уровней фактически подменяют анализ реальной дорожной обстановки формальной констатацией «нарушения пункта 10.1 ПДД РФ». При этом не проводится автотехническая экспертиза, не исследуются возможности водителя предотвратить ДТП путем одного лишь торможения, игнорируются видеозаписи, свидетельские показания и иные доказательства вынужденного характера маневра.

Подобный подход порождает искаженное толкование пункта 10.1 как нормы, запрещающей маневры уклонения, что вступает в противоречие как с текстом Правил, так и с институтом крайней необходимости в административном праве. Он также демотивирует водителей к использованию более безопасных с точки зрения сохранения жизни и здоровья действий — ухода от лобового столкновения или наезда на пешеходов посредством контролируемого маневра.

Представляется, что для преодоления данной практики необходимо усиление разъяснительной работы, в том числе со стороны Верховного Суда РФ и научного сообщества, относительно допустимости и правомерности маневра уклонения при невозможности предотвратить ДТП одним лишь торможением.

Проведенный анализ позволяет сформулировать следующие основные выводы.

Во-первых, пункт 10.1 ПДД РФ возлагает на водителя обязанность выбирать безопасную скорость и при возникновении опасности принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки, но не содержит запрета на маневрирование и не устанавливает экстренное торможение как единственный допустимый способ реагирования.

Во-вторых, системное толкование ПДД РФ (пункты 9.10, 10.1, 10.5 и нормы о маневрировании) свидетельствует о признании контраварийного поведения водителя многовариантным: допустимо сочетание торможения и маневров уклонения, если такое поведение направлено на минимизацию риска и не создает более значимой опасности, чем предотвращаемая.

В-третьих, в случаях, когда предотвращение ДТП одним лишь торможением объективно невозможно, а маневр уклонения, пусть и связанный с формальным нарушением отдельных предписаний ПДД, позволяет избежать существенно более тяжких последствий, такие действия подпадают под признаки крайней необходимости в смысле статьи 2.7 КоАП РФ и не образуют состава административного правонарушения, что влечет прекращение производства по делу.

В-четвертых, правовые позиции Верховного Суда РФ и отдельные прецеденты региональных судов подтверждают допустимость и правомерность маневра уклонения при наличии объективно подтвержденной внезапной опасности и отсутствии иных способов устранения этой опасности без причинения более значительного вреда.

В-пятых, распространенная в административной практике трактовка пункта 10.1 ПДД РФ как запрета на маневрирование и требование «только тормозить» противоречит как буквальному содержанию нормы, так и целям дорожного законодательства и современным научным представлениям о контраварийном управлении транспортными средствами.

Все перечисленное позволяет утверждать, что при невозможности избежать столкновения применением одного лишь экстренного торможения маневр уклонения, осуществляемый с максимальным возможным снижением скорости и направленный на предотвращение более тяжких последствий, является правомерным и не запрещенным ПДД РФ, а в ряде случаев и прямо защищаемым институтом крайней необходимости.

Список литературы:

- [1] Правила дорожного движения РФ, утв. Постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090.

[2] «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» от 30.12.2001 N 195.

[3] Гольчевский В. Ф., Власов Ф. М. Применение положений п. 10.1 Правил дорожного движения РФ в экспертной практике // Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. 2010. №1 (52).

[4] Определение Верховного Суда Российской Федерации от 16.08.2011 по делу № 16-АД11-8.

[5] Постановление Верховного Суда Российской Федерации от 2021 г. по делу Кучерявой И. (№ 16-922/2020).

[6] Определение Верховного Суда Российской Федерации от 2016 г. по делу № 18-АД-16-169.

[7] Слепенко, Е. А. Установление причинно-следственной связи при расследовании дорожно-транспортных происшествий / Е. А. Слепенко // Право и управление. – 2025. – № 7. – С. 105-108. – DOI 10.24412/2224-9133-2025-7-105-108. – EDN SDAEMK.

References:

[1] Traffic Rules of the Russian Federation, approved by Decree of the Government of the Russian Federation of 23.10.1993 No. 1090.

[2] "Code of Administrative Offences of the Russian Federation" dated 30.12.2001 No. 195.

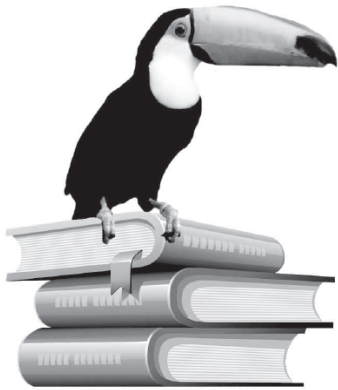
[3] Golchevsky V.F., Vlasov F.M. Application of the provisions of paragraph 10.1 of the Rules of the Road of the Russian Federation in expert practice// Bulletin of the East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2010. №1 (52).

[4] Ruling of the Supreme Court of the Russian Federation of 16.08.2011 in case No. 16-AD11-8.

[5] Decision of the Supreme Court of the Russian Federation of 2021 in the case of I. Kucheryavoy (No. 16-922/2020).

[6] Ruling of the Supreme Court of the Russian Federation of 2016 in case No. 18-АД16-169.

[7] Slepenco, E. A. Establishing a causal relationship in the investigation of road accidents/E. A. Slepenco//Law and management. – 2025. – № 7. - S. 105-108. – DOI 10.24412/2224-9133-2025-7-105-108. – EDN SDAEMK.



Юридическое издательство
«ЮРКОМПАНИ»

Издание учебников,
учебных и методических
пособий, монографий,
научных статей.

Профессионально.

В максимально
короткие сроки.

Размещаем
в РИНЦ, E-Library.

ЮРКОМПАНИ

www.law-books.ru