

ПРАВОВОЙ РАЗБОР ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

1. Краткая постановка вопроса

Выезжая из-под моста, два автомобиля первоначально двигались по крайней правой полосе; автомобиль № 1 перестроился в ряд, идущий от остановки в сторону города (до знака особых предписаний 5.15.5 «Конец полосы»), и далее двигался прямолинейно параллельно разделительной полосе, тогда как автомобиль № 2 шел вдоль бордюра справа от него, «не обращая внимания» на знак; на участке сужения дороги со стороны автомобиля № 2 тот не остановился и стал смещаться влево, после чего автомобиль № 1 затормозил, а автомобиль № 2 совершил наезд в его задний бампер. Требуется разграничить правовую вину участников, определить значение знака 5.15.5 и «сужения дороги», квалифицировать наезд в заднюю часть как следствие несоблюдения дистанции и/или бокового интервала и оценить юридические последствия утверждения о «создании аварийной ситуации».

Ниже разбор ведется по всем существенным версиям событий, поскольку изложенное описание допускает несколько прочтений геометрии маневров (в частности, чья именно полоса заканчивалась и завершил ли автомобиль № 1 свое перестроение к моменту столкновения).

2. Установочная часть: фактическая модель и её неопределенности

2.1. Что следует из описания однозначно

- Оба автомобиля — источники повышенной опасности, столкновение произошло при их взаимодействии, вред причинен имуществу их владельцев.
 - Столкновение — попутное: автомобиль № 2 двигался позади автомобиля № 1 (либо сзади-справа), удар пришелся в заднюю часть автомобиля № 1.
 - На участке имелись: знак 5.15.5 «Конец полосы», остановка общественного транспорта, сужение дороги, горизонтальная разметка типа «сплошная линия», разделительная полоса.
-

-
- Непосредственно перед столкновением автомобиль № 1 совершил торможение.

2.2. Что требует альтернативного прочтения (и почему это принципиально)

Первый неопределенный момент — чья полоса заканчивалась. Возможны две версии:

- **Версия А:** заканчивалась полоса автомобиля № 2 (полоса вдоль бордюра), а автомобиль № 1 двигался по полосе, которая продолжается. Тогда автомобиль № 2 обязан был уступить дорогу при перестроении (абз. 1 п. 8.4 ПДД РФ).
- **Версия Б:** заканчивалась полоса автомобиля № 1, который был вынужден сместиться влево, а автомобиль № 2 продолжал движение по своей полосе. Тогда уступить обязан водитель № 1.

Второй неопределенный момент — завершил ли автомобиль № 1 перестроение к моменту удара. Если маневр был завершен и автомобиль № 1 двигался прямолинейно, применяется абз. 1 п. 8.4 ПДД РФ; если оба автомобиля перестраивались **одновременно**, вступает в силу абз. 2 п. 8.4 ПДД РФ («при одновременном перестроении ... водитель должен уступить дорогу транспортному средству, находящемуся справа») — и это уже аргумент в пользу автомобиля № 2.

Третий неопределенный момент — что понимать под «двигалась параллельно разделительной полосе». Это либо движение в крайней левой полосе своего направления рядом с разделительной полосой (нарушения нет), либо движение непосредственно по разделительной полосе, что прямо запрещено п. 9.9 ПДД РФ.

Четвертый неопределенный момент — мотив торможения автомобиля № 1. Торможение для предотвращения ДТП правомерно; торможение с целью «наказать» или «не пропустить» — самостоятельное нарушение (п. 1.5, 10.5 ПДД РФ).

Именно от разрешения этих четырех неопределенностей зависит итоговая квалификация, поэтому ниже каждая версия рассматривается отдельно.

3. Раздел I. Карта применимых норм (и почему часть приведенных источников неприменима)

3.1. Нормы ПДД РФ (утв. Постановлением Совета Министров — Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090)

Пункт	Содержание, значимое для дела
п. 1.2	Термины «Опасность для движения», «Уступить дорогу (не создавать помех)», «Преимущество (приоритет)», «Перестроение», «Разделительная полоса»
п. 1.3	Обязанность знать и соблюдать требования знаков и разметки
п. 1.5	Обязанность действовать так, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда
п. 8.1	Безопасность маневра, недопустимость создания помех
п. 8.2	Обязанность подавать сигналы
п. 8.4	Абз. 1 — при перестроении уступить дорогу ТС, движущимся попутно без изменения направления; абз. 2 — при одновременном перестроении уступить тому, кто справа
п. 8.9	Если очередность проезда не оговорена Правилами — уступает тот, к кому ТС приближается справа
п. 9.1	Определение числа полос разметкой и знаками 5.15.1, 5.15.2, 5.15.7, 5.15.8, а при их отсутствии — самими водителями
п. 9.4	Запрет занимать левые полосы при свободных правых (вне населенных пунктов и на дорогах 5.1, 5.3)
п. 9.9	Запрет движения по разделительным полосам и обочинам
п. 9.10	Обязанность соблюдать дистанцию и необходимый боковой интервал
п. 10.1	Выбор скорости; при возникновении опасности — меры к снижению вплоть до остановки
п. 10.5	Запрет резко тормозить, если это не требуется для предотвращения ДТП
Приложение 1, знак 5.15.5	«Конец полосы» — знак особых предписаний, информирующий о прекращении полосы

Пункт	Содержание, значимое для дела
Приложение 2, разд. 1	Разметка 1.1 (двойная/одинарная сплошная): «линии 1.1, 1.2.1 и 1.3 пересекать запрещается»

3.2. КоАП РФ

- **ст. 12.14 ч. 1** — невыполнение требования подать сигнал перед перестроением (предупреждение или штраф 500 руб.);
- **ст. 12.14 ч. 1.1** — незанятие крайнего положения перед маневром (предупреждение или штраф 500 руб.);
- **ст. 12.14 ч. 3** — невыполнение требования уступить дорогу ТС, пользующемуся преимущественным правом движения, кроме случаев ч. 2 ст. 12.13 и ст. 12.17 КоАП РФ (предупреждение или штраф 500 руб.) — **основной состав для нарушения п. 8.4 ПДД РФ;**
- **ст. 12.15 ч. 1** — нарушение правил расположения ТС на проезжей части, встречного разъезда (штраф 1 500 руб.) — резервная квалификация при нарушении бокового интервала и правил расположения;
- **ст. 12.16 ч. 1** — несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой (предупреждение или штраф 500 руб.) — при игнорировании знака 5.15.5 либо пересечении сплошной линии;
- **ст. 12.24** — нарушение ПДД, повлекшее причинение легкого (ч. 1) или средней тяжести (ч. 2) вреда здоровью;
- **ст. 28.7** — административное расследование (при необходимости экспертиз);
- **ст. 1.5, 26.2, 26.4, 26.11** — презумпция невиновности, доказательства, экспертиза, оценка доказательств.

Важное замечание по приведенным источникам: ст. 12.30 КоАП РФ к водителям неприменима в принципе. Её субъектом прямо назван «пешеход, пассажир транспортного средства или иной участник дорожного движения (за исключением водителя транспортного средства)» — это следует из диспозиций ч. 1 и ч. 2 ст. 12.30 КоАП РФ во всех приведенных редакциях. Следовательно, весь массив источников № 1–7 по ст. 12.30 (в том числе Федеральные законы от 22.04.2024 № 94-ФЗ, от 24.06.2025 № 184-ФЗ, от 15.12.2025 № 475-ФЗ и № 476-ФЗ, от 08.08.2024 № 250-ФЗ) к настоящему спору отношения не имеет и ссылаться на них в жалобе или иске нельзя — это ослабит позицию.

Ст. 12.13 КоАП РФ (нарушение правил проезда перекрестков) применима только если ДТП произошло на перекрестке. Из описания это не следует

(указаны выезд из-под моста, остановка, сужение дороги), поэтому ст. 12.13 КоАП РФ в разбор включается как условно применимая.

3.3. Гражданский кодекс РФ

- **ст. 15** — убытки, полное возмещение;
- **ст. 1064** — генеральный деликт; вина как условие ответственности, бремя доказывания отсутствия вины — на причинителе;
- **ст. 1079 п. 3** — при взаимодействии источников повышенной опасности вред их владельцам возмещается **на общих основаниях**, то есть по ст. 1064 ГК РФ, — то есть **при наличии вины**;
- **ст. 1083** — умысел потерпевшего (п. 1), грубая неосторожность потерпевшего (п. 2), имущественное положение причинителя (п. 3);
- **ст. 1072** — возмещение разницы между страховой выплатой и фактическим ущербом;
- **ст. 1081 п. 2** — регресс к причинителю.

3.4. Процессуальные и страховые нормы

- **ч. 4 ст. 61 ГПК РФ** — постановление по делу об административном правонарушении обязательно для суда по вопросам, имели ли место действия и совершены ли они данным лицом (но **не** по вопросу о вине в гражданско-правовом смысле);
- **ст. 56 ГПК РФ, ст. 65 АПК РФ** — бремя доказывания;
- **ст. 79 ГПК РФ, ст. 82 АПК РФ, ст. 195 УПК РФ** — судебная экспертиза;
- **Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об ОСАГО»** — ст. 11, 11.1 (обращение и упрощенное оформление), ст. 12 (размер возмещения с учетом степени вины), ст. 14.1 (прямое возмещение убытков);
- **Положение Банка России от 19.09.2014 № 431-П** — Правила ОСАГО;
- **Положение Банка России от 04.03.2021 № 755-П** — Единая методика определения размера расходов на восстановительный ремонт;
- **ПП ВС РФ от 25.06.2019 № 20** — по делам об АПН главы 12 КоАП РФ;
- **ПП ВС РФ от 26.01.2010 № 1** — по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью;
- **ПП ВС РФ от 08.11.2022 № 31** — по ОСАГО.

3.5. Уголовный кодекс РФ

- **ст. 264** — нарушение ПДД, повлекшее по неосторожности тяжкий вред здоровью либо смерть;
- **ст. 159.5** — мошенничество в сфере страхования (при умышленной инсценировке ДТП);

- **ст. 167** — умышленное уничтожение или повреждение имущества.

4. Раздел II. Версия А: вина водителя № 2 (наезд сзади + несоблюдение дистанции/интервала)

4.1. Обоснование

Первый аргумент — прямое нарушение п. 9.10 ПДД РФ. Водитель обязан соблюдать такую дистанцию до движущегося впереди транспортного средства, которая позволила бы избежать столкновения, а также необходимый боковой интервал, обеспечивающий безопасность движения. Удар в задний бампер автомобиля № 1 сам по себе свидетельствует о том, что дистанция была недостаточной для своевременной остановки.

Второй аргумент — нарушение п. 10.1 ПДД РФ. Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением. Автомобиль № 1 находился в поле видимости автомобиля № 2, изменение его скорости было предсказуемым; водитель № 2 имел объективную возможность своевременно отреагировать.

Третий аргумент — нарушение п. 8.4 ПДД РФ (абз. 1). При версии А полоса автомобиля № 2 заканчивалась (сужение дороги, знак 5.15.5). В этом случае водитель № 2, перестраиваясь влево, был обязан уступить дорогу автомобилю № 1, двигавшемуся попутно **без изменения направления движения**. Вместо этого он «начал двигаться на автомобиль № 1, смещая его», то есть фактически применил принудительное вытеснение — прямое нарушение п. 8.1 и п. 1.5 ПДД РФ.

Четвертый аргумент — нормативное содержание понятия «уступить дорогу». Пункт 1.2 ПДД РФ определяет «уступить дорогу (не создавать помех)» как требование, означающее, что участник не должен начинать, возобновлять или продолжать движение, осуществлять какой-либо маневр, **если это может вынудить других участников движения, имеющих по отношению к нему преимущество, изменить направление движения или скорость**. Водитель № 2 вынудил водителя № 1 изменить скорость (затормозить) — то есть формально не уступил дорогу.

Пятый аргумент — приоритет прямолинейного движения при отказе от маневра. Из описания следует, что автомобиль № 1 съехал на прямолинейную траекторию вдоль разделительной полосы («проехал прямолинейно по полосе сплошной»). Прямолинейное движение без изменения направления пользуется

приоритетом перед перестроением (абз. 1 п. 8.4 ПДД РФ) — при условии, что к этому моменту маневр автомобиля № 1 действительно был завершён.

4.2. Квалификация по КоАП РФ

- в отношении водителя № 2 — ч. 3 ст. 12.14 КоАП РФ (невыполнение требования уступить дорогу) и (или) ч. 1 ст. 12.15 КоАП РФ (нарушение правил расположения ТС на проезжей части, неправильный боковой интервал);
- в отношении водителя № 1 — производство прекращается за отсутствием состава (п. 2 ч. 1 ст. 24.5 КоАП РФ).

4.3. Практический вывод по версии А

При подтверждении версии А вина целиком ложится на водителя № 2: он несёт административную ответственность по ч. 3 ст. 12.14 (или ч. 1 ст. 12.15) КоАП РФ, его страховщик ОСАГО обязан возместить вред в полном объёме в пределах лимита (ст. 7 и ст. 12 Закона об ОСАГО), а разница между страховой выплатой и фактическим ущербом (включая утрату товарной стоимости) взыскивается с него по ст. 15, 1064, 1072, 1079 ГК РФ.

5. Раздел III. Версия Б: вина водителя № 1 (нарушение правил маневрирования и торможение)

5.1. Обоснование

Первый аргумент — нарушение п. 8.1 ПДД РФ. При выполнении любого маневра, включая перестроение, не должны создаваться опасность для движения и помехи другим участникам. Если перестроение автомобиля № 1 вынудило автомобиль № 2 изменить скорость или направление, маневр был небезопасным.

Второй аргумент — нарушение абз. 2 п. 8.4 ПДД РФ. Если оба автомобиля перестраивались одновременно, дорогу обязан уступить тот, кто находится слева, — то есть автомобиль № 1. Это единственная конструкция нормы, прямо дающая приоритет автомобилю № 2, и её обязательно нужно проверить по схеме ДТП и видеозаписи.

Третий аргумент — нарушение п. 9.9 ПДД РФ. Если под «двигалась параллельно разделительной полосе» следует понимать движение непосредственно по разделительной полосе (а не рядом с ней), налицо

запрещенное движение по разделительной полосе, что переводит преимущество на сторону автомобиля № 2.

Четвертый аргумент — нарушение п. 10.5 ПДД РФ. Водителю запрещается резко тормозить, если это не требуется для предотвращения ДТП. Если торможение автомобиля № 1 было не вынужденным, а демонстративным («не пропустила»), оно само по себе является нарушением и образует причинно-следственную связь с ударом сзади.

Пятый аргумент — нарушение п. 9.4 ПДД РФ (при движении вне населенного пункта или на дороге 5.1/5.3) — занятие левой полосы при свободной правой. Проверяется по разметке и интенсивности потока.

Шестой аргумент — резервный, п. 8.9 ПДД РФ. Если суд придет к выводу, что очередность движения Правилами для конкретной конфликтной точки не оговорена, дорогу уступает водитель, к которому транспортное средство приближается справа, — то есть автомобиль № 1.

5.2. Квалификация по КоАП РФ

- в отношении водителя № 1 — ч. 1.1 ст. 12.14 КоАП РФ (незанятие крайнего положения перед маневром), ч. 3 ст. 12.14 КоАП РФ (не уступил дорогу), ч. 1 ст. 12.15 КоАП РФ (нарушение правил расположения) и (или) ч. 1 ст. 12.16 КоАП РФ (несоблюдение требований разметки — пересечение линии 1.1);
- в отношении водителя № 2 — производство прекращается за отсутствием состава.

5.3. Практический вывод по версии Б

Вина ложится на водителя № 1; наезд сзади квалифицируется как техническое следствие вынужденного маневра, а не как самостоятельное нарушение водителя № 2. Однако следует учитывать: даже при вине водителя № 1 у водителя № 2 сохраняется обязанность соблюдать дистанцию (п. 9.10 ПДД РФ), поэтому «полное освобождение» водителя № 2 при этой версии встречается редко — обычно суд приходит к смешанной вине (см. раздел IV).

6. Раздел IV. Версия В: обоюдная (смешанная) вина и определение её степени

6.1. Правовое основание

В силу **п. 3 ст. 1079 ГК РФ** вред, причиненный в результате взаимодействия источников повышенной опасности (столкновения транспортных средств) их

владельцам, возмещается **на общих основаниях**, то есть по правилам **ст. 1064 ГК РФ** — при наличии вины. При наличии вины обоих — применяется **п. 2 ст. 1083 ГК РФ** (грубая неосторожность потерпевшего содействовала возникновению или увеличению вреда → размер возмещения уменьшается в зависимости от степени вины).

6.2. Как это выглядит в типичной конфигурации данного дела

Чаще всего в такой ситуации суд констатирует два встречных нарушения:

1. водитель № 2 нарушил п. 9.10 и (или) п. 10.1 ПДД РФ (не выдержал дистанцию/интервал, не выбрал скорость);
2. водитель № 1 нарушил п. 8.1, 8.4 или 10.5 ПДД РФ (небезопасный маневр / необоснованное торможение).

Степень вины определяется судом по внутреннему убеждению на основании всей совокупности доказательств (ст. 67 ГПК РФ), причем **постановления ГИБДД по делам об АПН преюдициальны лишь в части фактов** (ч. 4 ст. 61 ГПК РФ) и не связывают суд в вопросе о гражданско-правовой вине.

6.3. Последствия для ОСАГО

Согласно **ст. 12 Федерального закона от 25.04.2002 № 40-ФЗ** размер страхового возмещения определяется с учетом степени вины каждого участника; если степень вины не установлена, на практике страховщики и суды исходят из **равенства долей**. Разъяснения по этим вопросам даны в **постановлении Пленума ВС РФ от 08.11.2022 № 31**.

6.4. Практический вывод по версии В

Наиболее вероятный исход по описанной фабуле — смешанная вина с распределением, например, 60/40 или 70/30 в пользу того водителя, чьи нарушения будут доказаны как менее значимые. Каждое из двух транспортных средств получает возмещение **пропорционально своей доле «невиновности»**, а оставшаяся часть ущерба взыскивается со второго водителя в порядке ст. 15, 1064, 1072 ГК РФ.

7. Раздел V. Технический аспект: наезд в заднюю часть — правовая презумпция и способы её опровержения

7.1. Презумпция

Наезд на заднюю часть впереди идущего транспортного средства по умолчанию рассматривается как следствие нарушения водителем заднего автомобиля **п. 9.10 ПДД РФ** (дистанция и боковой интервал) и **п. 10.1 ПДД РФ** (выбор скорости, обеспечивающей контроль). Это устойчивая практика рассмотрения дел по главе 12 КоАП РФ, ориентиры по которой даны в **ПП ВС РФ от 25.06.2019 № 20**.

7.2. Правовая природа этой презумпции

Это **презумпция фактическая, а не юридическая**. Она опровержима. Опровержение возможно тремя путями:

1. **Доказать необоснованное торможение впереди идущего автомобиля** (нарушение п. 10.5 ПДД РФ): торможение не вызывалось необходимостью предотвращения ДТП и было для заднего водителя неожиданным и неустранимым по времени реакции.
2. **Доказать вынужденное смещение влево со стороны потерпевшего автомобиля** (нарушение п. 8.1, 8.4 ПДД РФ): в этом случае удар в заднюю часть — уже не «наезд сзади», а следствие вытеснения с траектории.
3. **Доказать отсутствие технической возможности предотвратить столкновение** — эта категория устанавливается исключительно **судебной автотехнической экспертизой**, а не объяснениями сторон.

7.3. Ответ на поставленный вопрос — является ли столкновение в заднюю часть следствием несоблюдения водителем № 2 дистанции и/или бокового интервала

Да, prima facie — является. Это вытекает из п. 9.10 ПДД РФ в его буквальном прочтении: дистанция должна позволять избежать столкновения, а боковой интервал — обеспечивать безопасность движения. Однако эта квалификация может быть **опровергнута** при доказанности одного из трех обстоятельств п. 7.2 выше. В последнем случае ответственность распределяется по правилам ст. 1064, 1079, 1083 ГК РФ.

7.4. Практический вывод по разделу

Без заключения автотехнической экспертизы и без видеозаписи спор о «наезде сзади» решается **в пользу водителя № 1**. Именно поэтому водителю

№ 1 критически важно обеспечить фиксацию характера торможения и траекторных изменений автомобиля № 2.

8. Раздел VI. Знак 5.15.5 «Конец полосы», «сужение дороги» и правило п. 8.4 ПДД РФ: кто кому уступает

8.1. Правовая природа знака 5.15.5

Знак 5.15.5 «Конец полосы» относится к группе знаков особых предписаний (группа 5 Приложения 1 к ПДД РФ). Его правовая функция — **информационная**: он вводит водителя в заблуждение не может и сам по себе приоритетов не устанавливает. Знак лишь сообщает, что полоса, по которой движется водитель, прекращается и дальнейшее движение возможно только после перестроения в смежную полосу.

Приоритет при таком перестроении определяется не знаком, а п. 8.4 ПДД РФ. Это ключевой тезис: ссылка на «игнорирование знака 5.15.5» сама по себе не заменяет ссылку на п. 8.4 ПДД РФ.

8.2. «Сужение дороги»

Сужение дороги обозначается предупреждающими знаками 1.20.1–1.20.3 (Приложение 1 к ПДД РФ). Эти знаки также **информационны**: они обязывают водителя учитывать сужение при выборе скорости и маневрировании, но не создают и не отменяют приоритета.

8.3. Два возможных правовых режима при слиянии полос

- **Режим «перестроение»:** водитель, чья полоса заканчивается, должен уступить дорогу тем, кто продолжает движение по своей полосе без изменения направления (абз. 1 п. 8.4 ПДД РФ). Так работает, если одна из полос физически прекращается и автомобиль из неё «встраивается».
- **Режим «одновременное перестроение»:** если оба автомобиля смещаются одновременно, дорогу уступает тот, кто находится слева (абз. 2 п. 8.4 ПДД РФ).

Правило «заезда в шахматном порядке» (по одному автомобилю из каждой полосы), распространенное в практике водителей, **нормативно не закреплено** и юридической силы не имеет.

8.4. Практический вывод по разделу

Решающее значение имеет не сам знак 5.15.5, а ответ на вопрос: чья полоса заканчивалась и завершил ли автомобиль № 1 перестроение к моменту удара. Если полоса заканчивалась у автомобиля № 2 — он обязан был уступить дорогу (абз. 1 п. 8.4 ПДД РФ). Если оба перестраивались одновременно — уступить должен был водитель № 1 (абз. 2 п. 8.4 ПДД РФ). Этот вопрос разрешается схемой ДТП, проекцией разметки и видеозаписью.

9. Раздел VII. «Создание аварийной ситуации»: юридическая квалификация утверждения

9.1. Правовой статус самого термина

Термина «аварийная ситуация» в ПДД РФ нет. Действующий нормативный аналог — **«Опасность для движения»** (п. 1.2 ПДД РФ): ситуация, возникшая в процессе дорожного движения, при которой продолжение движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу возникновения ДТП.

Соответственно, ссылка в объяснениях, жалобе или иске на «создание аварийной ситуации» **самостоятельного юридического значения не имеет** — суд и орган ГИБДД будут проверять, какое **конкретное** требование ПДД РФ было нарушено (п. 1.5, 8.1, 8.4, 9.10, 10.1, 10.5 ПДД РФ).

9.2. Административная ответственность

Отдельного состава административного правонарушения за «создание аварийной ситуации» КоАП РФ не содержит. Более того, согласно **ст. 2.1 КоАП РФ**, административное правонарушение — это противоправное, виновное действие (бездействие) за которое ответственность установлена КоАП РФ. Следовательно, без причинения вреда и без конкретного нарушения ПДД «создание аварийной ситуации» не влечет административной ответственности.

9.3. Гражданско-правовое значение

В гражданском процессе это обстоятельство сохраняет значение, но **исключительно как доказательственный факт**, характеризующий вину:

- **п. 1 ст. 1064 ГК РФ** — лицо, причинившее вред, освобождается от возмещения, если докажет, что вред причинен не по его вине.

Соответственно, если водитель № 1 докажет, что водитель № 2 умышленно

или по грубой неосторожности создал опасную обстановку, вина водителя № 1 (если она вообще присутствует) будет уменьшена или исключена;

- **п. 1 ст. 1083 ГК РФ — вред, возникший вследствие умысла потерпевшего, возмещению не подлежит.** Это самая сильная формулировка для водителя № 1, но её применение требует доказанности **прямого умысла** водителя № 2, что почти невозможно без видеозаписи;
- **п. 2 ст. 1083 ГК РФ —** грубая неосторожность потерпевшего → размер возмещения уменьшается.

9.4. Крайний сценарий — инсценировка ДТП

Если утверждение о намеренном «создании аварийной ситуации» подтвердится, возможна квалификация по **ст. 30 и ст. 159.5 УК РФ** (приготовление к мошенничеству в сфере страхования) либо по **ст. 167 УК РФ** (умышленное повреждение имущества при значительном ущербе). При причинении тяжкого вреда здоровью — **ст. 264 УК РФ**.

9.5. Бремя доказывания

Бремя доказывания фактов, на которые ссылается сторона, лежит на этой стороне (**ст. 56 ГПК РФ, ст. 65 АПК РФ**). В административном производстве действует **презумпция невиновности и обязанность органа доказывать вину** (ст. 1.5, 26.2, 26.11 КоАП РФ). Голословное утверждение о «попытке создать аварийную ситуацию» без видеозаписи, показаний свидетелей или экспертного заключения юридической силы не имеет.

9.6. Практический вывод по разделу

Правильная правовая формулировка для водителя № 1 звучит не «водитель № 2 создал аварийную ситуацию», а: **«водитель № 2 нарушил п. 8.1, 8.4, 9.10, 10.1 ПДД РФ, чем вынудил меня изменить скорость и направление движения, то есть не уступил дорогу в смысле п. 1.2 ПДД РФ»**. Именно в такой форме довод приобретает процессуальный вес.

10. Раздел VIII. Соотношение административной и гражданско-правовой вины, процессуальные механизмы

10.1. Разделение двух категорий вины

- **Административная вина** — элемент состава правонарушения (ст. 2.1 КоАП РФ), устанавливается по правилам главы 26 КоАП РФ.
- **Гражданско-правовая вина** — условие деликтной ответственности (ст. 1064 ГК РФ), устанавливается судом по правилам ст. 56, 67 ГПК РФ.

Прекращение дела об АПН в отношении обоих водителей не означает отсутствие вины в гражданском смысле. Это прямо следует из **ч. 4 ст. 61 ГПК РФ** (обязательность постановлений по делам об АПН распространяется только на установление фактов, а не на выводы о вине в гражданско-правовом значении).

10.2. Процессуальные инструменты доказывания

- **Схема ДТП, протокол осмотра, объяснения, справка о ДТП** (ст. 26.2, 26.7 КоАП РФ);
- **Видеозаписи** регистраторов, камер наружного наблюдения, транспортных средств — самостоятельное доказательство (ст. 26.2 КоАП РФ, ст. 55, 77 ГПК РФ);
- **Судебная автотехническая экспертиза** — по вопросам о наличии/отсутствии технической возможности предотвратить столкновение, о скорости, о траектории, о моменте возникновения опасности (ст. 26.4 КоАП РФ, ст. 79 ГПК РФ, ст. 82 АПК РФ, ст. 195 УПК РФ);
- **Административное расследование** при необходимости экспертиз (ст. 28.7 КоАП РФ).

10.3. Практический вывод по разделу

Стратегическая задача водителя № 2 — доказать, что столкновение вызвано не его просроченной реакцией, а неожиданным маневром впереди идущего автомобиля. Стратегическая задача водителя № 1 — доказать, что он двигался прямолинейно и не менял направления, а вытеснение производил автомобиль № 2. Обе задачи решаются **видеозаписью и автотехнической экспертизой**, а не текстуальными формулировками в объяснениях.

11. Раздел IX. Страховые и имущественные последствия

- **Обращение по ОСАГО:** потерпевший вправе обратиться к своему страховщику в порядке прямого возмещения убытков (**ст. 14.1 Закона об ОСАГО**) либо к страховщику причинителя вреда.
- **Размер возмещения** определяется по Единой методике (**Положение Банка России от 04.03.2021 № 755-П**) с учетом степени вины (**ст. 12 Закона об ОСАГО; ПП ВС РФ от 08.11.2022 № 31**).
- **Разница между выплатой и фактическим ущербом**, включая утрату товарной стоимости, взыскивается с причинителя вреда (**ст. 15, 1064, 1072 ГК РФ**).
- **Регресс страховщика** — п. 2 ст. 1081 ГК РФ, ст. 14 Закона об ОСАГО.
- **Упрощенное оформление (европротокол)** — ст. 11.1 Закона об ОСАГО, п. 2.6.1 ПДД РФ. В данном случае, учитывая спор о вине, оформление через европротокол **противопоказано**: это лишит стороны возможности доказать вину второго водителя.
- **Уголовная ответственность** — ст. 264 УК РФ (только при тяжком вреде здоровью либо смерти).

12. Раздел X. Итоговые практические выводы

12.1. По версии А (виновен водитель № 2)

Административная ответственность: **ч. 3 ст. 12.14 КоАП РФ** либо **ч. 1 ст. 12.15 КоАП РФ**. Гражданская ответственность: полное возмещение вреда автомобилю № 1, включая УТС. Ключевые доказательства: схема ДТП с проекцией полосы, знак 5.15.5, видеозапись.

12.2. По версии Б (виновен водитель № 1)

Административная ответственность: **ч. 1.1 или ч. 3 ст. 12.14 КоАП РФ, ч. 1 ст. 12.15 КоАП РФ, ч. 1 ст. 12.16 КоАП РФ**. Гражданская ответственность: возмещение вреда автомобилю № 2. Однако полностью освободить водителя № 2 от обязанности соблюдать дистанцию (п. 9.10 ПДД РФ) удастся редко — обычно суд приходит к смешанной вине.

12.3. По версии В (обоюдная вина)

Применяются **ст. 1064, 1079 (п. 3), 1083 ГК РФ**; размер страховых выплат определяется пропорционально установленным долям (ст. 12 Закона об ОСАГО). Наиболее вероятный сценарий по описанной фабуле.

12.4. По вопросу «создания аварийной ситуации»

Самостоятельной правовой категорией не является. Юридические последствия наступают только через квалификацию конкретных нарушений п. 1.5, 8.1, 8.4, 9.10, 10.1, 10.5 ПДД РФ. Для ссылки в документах используйте формулировку через п. 1.2 ПДД РФ («не уступил дорогу» = вынудил изменить скорость или направление движения).

12.5. Рекомендуемый порядок действий

1. Не оформлять европротокол до получения видеозаписи (ст. 11.1 Закона об ОСАГО).
2. Вызвать ГИБДД, настаивать на составлении схемы ДТП с точной привязкой к знаку 5.15.5, разметке и границам сужения (ст. 26.2, 26.7 КоАП РФ).
3. Заявить письменное ходатайство о назначении автотехнической экспертизы (ст. 26.4 КоАП РФ).
4. Истребовать записи камер наружного наблюдения и регистраторов (ч. 1 ст. 57 ГПК РФ при отказе в предоставлении).
5. В гражданском процессе заявить судебную автотехническую экспертизу (ст. 79 ГПК РФ) — без неё спор о моменте возникновения опасности и технической возможности предотвращения столкновения практически неразрешим.
6. Параллельно обратиться в страховую компанию по ОСАГО и, при необходимости, по КАСКО, не дожидаясь окончания административного разбирательства (сроки по ст. 12 Закона об ОСАГО).
7. Не формулировать в объяснениях оценочных суждений («создавал аварийную ситуацию», «подставлялся») — использовать только нормативные формулировки, ссылаясь на конкретные пункты ПДД РФ.

13. Список использованных нормативных источников

1. Правила дорожного движения Российской Федерации, утв. Постановлением Совета Министров — Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090, — п. 1.2, 1.3, 1.5, 8.1, 8.2, 8.4, 8.9, 9.1, 9.4, 9.9, 9.10, 10.1, 10.5; Приложение 1 (знаки 1.20.1–1.20.3, 5.15.5); Приложение 2, раздел 1 (разметка 1.1, 1.3, 1.11).

2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ — ст. 1.5, 2.1, 12.13, 12.14 (ч. 1, 1.1, 3), 12.15 (ч. 1), 12.16 (ч. 1), 12.24, 12.30 (неприменима к водителям), 24.5, 26.2, 26.4, 26.7, 26.11, 28.1, 28.7.
3. Гражданский кодекс РФ, часть вторая от 26.01.1996 № 14-ФЗ — ст. 15, 1064, 1072, 1079 (п. 3), 1081 (п. 2), 1083.
4. Гражданский процессуальный кодекс РФ от 14.11.2002 № 138-ФЗ — ст. 55, 56, 57, 61 (ч. 4), 67, 77, 79.
5. Арбитражный процессуальный кодекс РФ от 24.07.2002 № 95-ФЗ — ст. 65, 82 (применительно к спорам с участием предпринимателей).
6. Уголовный кодекс РФ от 13.06.1996 № 63-ФЗ — ст. 159.5, 167, 264.
7. Уголовно-процессуальный кодекс РФ от 18.12.2001 № 174-ФЗ — ст. 195.
8. Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» — ст. 7, 11, 11.1, 12, 14, 14.1.
9. Положение Банка России от 19.09.2014 № 431-П «О правилах обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств».
10. Положение Банка России от 04.03.2021 № 755-П «О единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства».
11. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25.06.2019 № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях».
12. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26.01.2010 № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина».
13. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 08.11.2022 № 31 «О применении судами законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».
14. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (в части общих требований по обеспечению безопасности дорожного движения).

Настоящий разбор подготовлен как аналитический материал и не является индивидуальной юридической консультацией по конкретному делу: итоговая квалификация зависит от схемы ДТП, видеозаписи и заключения судебной автотехнической экспертизы.
