

# Комментарии К Правилам дорожного движения Российской Федерации



**Под редакцией  
главного государственного инспектора  
безопасности дорожного движения  
Российской Федерации**

**генерал-полковника милиции В.Н. КИРЬЯНОВА**

Коллектив авторов

**Комментарии к Правилам  
дорожного движения  
Российской Федерации и  
к Основным положениям  
по допуску транспортных  
средств к эксплуатации**

«За рулем»

2011

## **Коллектив авторов**

Комментарии к Правилам дорожного движения Российской Федерации и к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации / Коллектив авторов — «За рулем», 2011

В книге содержатся разъяснения Правил дорожного движения Российской Федерации и Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, введенных в действие с 1 июля 1994 г., с учетом изменений и дополнений, внесенных в эти документы постановлениями Правительства Российской Федерации в 1996, 1997, 1998, 2000, 2001, 2002, 2003, 2005, 2006, 2008, 2009 и 2010 гг. Комментарии базируются на действующих в Российской Федерации законодательных и иных нормативных правовых актах в области обеспечения безопасности дорожного движения по состоянию на 1 июня 2011 г. Книга предназначена для сотрудников правоохранительных органов, специалистов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, преподавателей автошкол и других образовательных организаций, может быть также использована водителями и работниками автомобильного транспорта в качестве пособия при изучении Правил дорожного движения Российской Федерации и Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Несмотря на то, что при подготовке издания предпринимались все меры для предоставления точных данных, авторы и издатели не несут ответственности за любые случаи нарушения Правил дорожного движения, их последствия и любые прочие случаи, возникшие в результате неверно понятой читателем информации, а также возможных ошибок и опечаток, которые могли случиться при подготовке данного издания. Об ошибках и опечатках, замеченных в издании, просим информировать редакцию.

© Коллектив авторов, 2011

© За рулем, 2011

# Содержание

Введение	6
Комментарии к правилам дорожного движения Российской Федерации	19
1. Общие положения	19
Конец ознакомительного фрагмента.	32

**С.Н. Антонов, М. Б. Афанасьев, В. Д.  
Кондратьев, В.В. Кузин, Д.В. Митрошин,  
Б.М. Савин, В.Г. Шиханов, А.Ю. Якимов**  
**Комментарии к Правилам дорожного  
движения Российской Федерации  
и к Основным положениям по  
допуску транспортных средств  
к эксплуатации и обязанностям  
должностных лиц по обеспечению  
безопасности дорожного движения**

**Введение**

Безопасность дорожного движения обеспечивается, когда все составляющие комплекса «человек-автомобиль-дорога-окружающая среда» действуют согласованно. Неоптимальное функционирование этого комплекса (низкая дисциплина и ошибки участников дорожного движения, неудовлетворительное техническое состояние автомобилей, состояние дорожного покрытия и др.) способствует появлению причин дорожно-транспортным происшествиям (ДТП). В 2010 г. общее количество ДТП в Российской Федерации составило 199431, в которых погибло 26567 человек и ранено 250635 человек. Среди пострадавших в результате ДТП более 70 % составляют водители и пассажиры транспортных средств. В 2010 г. в результате последовательной реализации комплекса мероприятий Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» отмечается снижение количества ДТП, числа погибших и раненых по отношению к аналогичному периоду предыдущего года на 2,1 %, 3,9 % и 1,9 % соответственно.

Основные причины и условия возникновения ДТП: нарушение установленных правил дорожного движения водителями – 85,0 %, нарушения соответствующих правил пешеходами – 16 %, неудовлетворительное состояние улиц и дорог – 21 %, технические неисправности транспортных средств – 0,6 %.

Таким образом, от дисциплинированности участников дорожного движения, качественной подготовки водителей и состояния дорожной инфраструктуры решающим образом зависит уровень безопасности дорожного движения.

Основным нормативным правовым актом, регламентирующим поведение участников дорожного движения, являются Правила дорожного движения. Они определяют действия его участников в типичных ситуациях, устанавливают значение дорожных знаков, разметки, сигналов светофоров и регулировщиков.

Первые попытки регламентировать взаимоотношения между участниками дорожного движения зафиксированы историками в I веке до н. э. Так, Гай Юлий Цезарь своим указом вводил для колесниц одностороннее движение на улицах Древнего Рима, запрещал в рабочее время перемещаться по городу на колесницах, принадлежащих частным владельцам, а также

обязывал приезжих оставлять «транспорт» за городской чертой, а дальше идти пешком. Эти меры были направлены как на поддержание порядка в густонаселенном городе, так и на обеспечение нормального функционирования городских служб.

Первые свидетельства нормативного регулирования дорожного движения на Руси относятся к XV веку. Во времена правления Ивана III были изданы правила пользования почтовыми трактами. Их задачей было не столько обеспечение безопасности передвижения по дорогам, сколько, как бы сказали сейчас, повышение пропускной способности дорог.

В 1683 году Петр Первый издал указ, которым, в частности, запрещалось «в санях на вожжах ездить». Императрица Анна Иоановна указом от 9 января 1730 года предписывала ездить только на взнузданных лошадях «со всяким опасением и осторожностью, смирно». Одновременно была введена и ответственность для нарушителей, которых следовало «бить кнутом и ссылать на каторгу».

Дальнейшее развитие экономики страны и, следовательно, повышение мобильности населения потребовали совершенствования правового регулирования в области дорожного движения. Данный факт подтверждается имеющимися в архивах нормативными предписаниями органов власти крупных российских городов, датированными XVIII и XIX веками. В инструкции 1883 года, адресованной московским городским, из 144-х параграфов 30 были посвящены безопасности передвижения на проезжей части и тротуарах.

К концу XIX века на дорогах стали все чаще появляться транспортные средства не только на конной тяге: паровые и бензиновые автомобили, трамваи. Этот период стал переломным моментом в истории развития правил дорожного движения.

Участившиеся дорожные аварии потребовали в большей степени заботиться о безопасности передвижения по улицам и дорогам. Стали более актуальными и вопросы обеспечения бесперебойного движения. При этом одной из главных опасностей для всех участников движения стало увеличение скоростей движения. В этой связи решениями местных градоначальников вводились ограничения максимальной скорости движения (как правило, от 12 до 20 верст в час).

Первым единым нормативным актом, регламентирующим правила движения по дорогам России, стало постановление Министра путей сообщения № 7453 «О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства путей сообщения в самодвижущихся экипажах», изданное в 1896 году.

В Санкт-Петербурге в 1900 году Городская дума утвердила «Обязательное постановление о порядке пассажирского и грузового движения по городу С.-Петербургу на автомобилях», в котором излагались требования к автомобилям (наличие регистрации, номерных знаков, прохождение ежегодного техосмотра), водителям (возраст не менее 21 года, получение водительского удостоверения после сдачи экзаменов, умение объясняться по-русски), а также к порядку стоянки и движения. Примерно в то же время на городских улицах появились регулировщики, сигналы которых, подаваемые с помощью белой трости (позднее для лучшей видимости на ней нанесли черные полосы), доводились до всех участников движения и были обязательны для исполнения.

Аналогичный документ появился и в Москве в 1912 году. Среди прочих требований им ограничивалась скорость движения автомобилей на уровне 20 верст в час, а для транспортных средств общим весом более 350 пудов - 12 верст в час.

Отличительной чертой правил дорожного движения тех лет можно считать приоритет конного движения перед автомобилями, которые по-прежнему оставались в меньшинстве. В частности, водителям автомобилей предписывалось уступать дорогу конным экипажам, не обгонять их, не пугать лошадей сигналами и звуком двигателя.

Следует отметить, что аналогичные процессы шли и в других государствах. От попыток организовать конное движение к концу XIX века перешли к правовому регулированию экс-

плуатации «самоходных экипажей». Как следствие, правила дорожного движения появились во многих европейских странах. Первые «автомобильные» правила были введены 14 августа 1893 года во Франции.

Несмотря на очевидный прогресс в автомобилестроении и нередко вводились достаточно бессмысленные ограничения, касавшиеся водителей. Они становились следствием лоббистской политики конкурентов – владельцев крупных контор, осуществлявших конные перевозки. Например, в Англии впереди парового дилижанса должен был идти человек с красным фонарем, в Риме нельзя было ездить на автомобилях после 21 часа, в Швеции автомобилистам следовало уступать дорогу конным экипажам. В США в Техасе закон обязывал водителей автомобиля при встрече с табунами лошадей останавливаться и накрывать транспортное средство брезентом под цвет местности.

Тем не менее, развитие научно-технического прогресса, в том числе автомобилизация общества потребовали не просто регламентации правил движения по дорогам разных государств, но еще и унификации их между собой, что позволило бы облегчить международные перевозки грузов и пассажиров.

В этой связи важнейшей вехой в процессе правового регулирования в области дорожного движения стало подписание в 1909 году в Париже «Международной конвенции относительно передвижения автомобилей». Эта Конвенция наряду с некоторыми предписаниями по правилам движения предусматривала использование четырех предупреждающих дорожных знаков круглой формы, указывающих на наличие перекрестка, железнодорожного переезда, извилистой дороги, неровностей на проезжей части. В Конвенции 1926 г. число дорожных знаков возросло до шести. Была установлена треугольная (вместо круглой) форма предупреждающих знаков.

Дальнейшим шагом в международной регламентации дорожного движения явилась Конвенция 1931 г., принятая в Женеве на очередной конференции по дорожному движению. В соответствии с этой Конвенцией число дорожных знаков увеличилось до 26, причем они уже были классифицированы по 3 группам: предупреждающие, предписывающие, указательные.

До второй мировой войны в различных странах мира действовали две основные системы дорожных знаков: европейская и американская. Европейская система в основном соответствовала Конвенции 1931 г. и основывалась на применении преимущественно символов. В американской системе в большинстве случаев вместо символов использовались надписи. После окончания второй мировой войны была предпринята попытка создать единую для всех стран мира систему дорожной сигнализации.

В 1949 г. в Женеве на международной конференции по дорожному движению были приняты Конвенция о дорожном движении и Протокол о дорожных знаках и сигналах. Советский Союз присоединился к ним в 1959 г.

К Конвенции 1949 г. и к Протоколу присоединились многие страны, что способствовало унификации национальных правил движения. Однако европейскую систему знаков не приняли США и ряд других стран, где продолжала действовать отличавшаяся от Протокола 1949 г. система дорожных знаков.

Следующим важным этапом в развитии международной регламентации дорожного движения стало принятие на конференции ООН в Вене в 1968 г.

Конвенции о дорожном движении и Конвенции о дорожных знаках и сигналах<sup>1</sup>.

Эти Конвенции впоследствии были дополнены Европейскими соглашениями 1971 г., развивающими положения Конвенций применительно к условиям европейских государств. Советский Союз ратифицировал эти документы, поэтому их требования в обязательном

---

<sup>1</sup> Конвенция о дорожном движении, Конвенция о дорожных знаках и сигналах, – М., Транспорт, 1970,– 120 с.

порядке учитываются в нормативных документах, касающихся дорожного движения, которые действуют на территории Российской Федерации и в настоящее время.

За последние 15–20 лет в рамках Комитета по внутреннему транспорту Европейской Экономической Комиссии Организации Объединенных Наций (КВТ ЕЭК ООН) была проведена большая работа по обновлению упомянутых международных Конвенций и Соглашений с учетом опыта стран Европы и США.

В результате были разработаны и в 1993, 1995, 2001 и 2006 гг. вступили в силу поправки к этим документам, которые являются обязательными для применения на территории государств, ратифицировавших указанные Конвенции и Соглашения (или присоединившихся к ним)<sup>2</sup>.

Основные положения международных Конвенций и Соглашений по дорожному движению реализованы в Правилах дорожного движения Российской Федерации и Основных положениях по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностях должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, введенных в действие с 1 июля 1994 г., а также в следующих действующих в настоящее время национальных стандартах: ГОСТ Р 52290-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Знаки дорожные. Общие технические требования», ГОСТ Р 51256-99 «Технические средства организации дорожного движения. Разметка дорожная. Типы и основные параметры. Основные технические требования», ГОСТ Р 52289-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств», ГОСТ Р 52282-2004 «Технические средства организации дорожного движения. Светофоры дорожные. Типы и основные параметры. Общие технические требования. Методы испытаний» и в ряде других.

В СССР вплоть до 1940 г. не было единых Правил дорожного движения, они разрабатывались и утверждались местными органами власти и имели существенные различия. Некоторый прогресс был достигнут после утверждения в 1940 г. типовых Правил движения, на базе которых стали создаваться более единообразные Правила на местах.

Существенным шагом в совершенствовании организации дорожного движения явилось создание в 1957 г. новых типовых Правил дорожного движения, в которых были устранены многие неоправданные ограничения. На основе этих типовых документов во всех республиках Советского Союза в 1957–1959 гг. были приняты республиканские Правила дорожного движения. Первые в СССР единые Правила дорожного движения были введены в действие с 1 января 1961 г. Эти Правила базировались на упомянутой Женевской Конвенции о дорожном движении и Протоколе о дорожных знаках и сигналах 1949 г.

С учетом опыта применения первых единых Правил дорожного движения возникла необходимость их корректировки, что и было сделано в переработанной редакции, введенной в действие с 1 января 1965 г. (этот документ назывался «Правила движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам СССР» и был утвержден приказом Министерства охраны общественного порядка РСФСР от 3 июня 1964 г. № 380).

После принятия в 1968 г. Конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах, а в 1971 г. – дополняющих их Европейских соглашений Правила движения вновь подверглись существенной переработке. Их новая редакция по поручению Правительства СССР была введена в действие с 1 января 1973 г. приказом МВД СССР от 25 августа 1972 г. № 240.

До 1993 г. все последующие изменения и дополнения в Правила дорожного движения, а также их новые редакции тоже утверждались приказами МВД СССР по согласованию с Советами Министров союзных республик. Такие изменения и дополнения вносились в 1975, 1976, 1979, 1980, 1984 и 1987 гг. В 1980 и 1987 гг. фактически вводились новые редакции Правил,

---

<sup>2</sup> Конвенции о дорожном движении, дорожных знаках и сигналах, – М.: Издательство «За рулем», 1999,– 176 с.

что было обусловлено большим объемом нововведений, касавшихся дорожных знаков и технических требований к транспортным средствам.

Напомним коротко о том, что нового вносилось в Правила дорожного движения за эти годы.

В 1975 г. появилось предписание об обязательном применении ремней безопасности, комплектации автомобилей медицинскими аптечками и огнетушителями. С 1976 г. введено ограничение скорости вне населенных пунктов до 90 км/ч для всех легковых автомобилей и междугородных автобусов и до 70 км/ч – для грузовых автомобилей и мотоциклов. Были установлены и некоторые другие ограничения скоростного режима.

В 1979 г. в Правила внесены уточнения, касающиеся применения ремней безопасности, более детально регламентирован порядок движения транспортных средств, оборудованных специальными световыми и звуковыми сигналами.

Редакция Правил дорожного движения 1980 г. отличалась от предшествующих полностью переработанным разделом по дорожным знакам, что было связано с введением новых ГОСТ 10807-78 «Знаки дорожные. Общие технические условия» и ГОСТ 23457-79 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения».

В 1984 г. изменения и дополнения касались регламентации требований безопасности к техническому состоянию транспортных средств. Это было обусловлено введением нового ГОСТ 25478-82 «Автомобили грузовые и легковые, автобусы, автопоезда. Требования безопасности к техническому состоянию. Методы проверки».

Редакция Правил, введенная в действие с 1 января 1987 г. (утверждена приказом МВД СССР от 16 июля 1986 г. № 139), отличалась от предшествующей включением нескольких новых дорожных знаков и принципиальным изменением понятия «обгон» (под обгоном в этой редакции понималось опережение одного или нескольких транспортных средств, связанное только с выездом на полосу или сторону проезжей части встречного движения), а также включением ряда новых положений.

После распада СССР начался активный процесс формирования российского законодательства и соответствующей подзаконной нормативной базы в сфере дорожного движения. Как уже отмечалось, к этому времени в рамках КВТ ЕЭК ООН завершился важный этап обновления Конвенций 1968 г. и дополняющих их Европейских соглашений 1971 г. Эти обстоятельства и послужили основанием для подготовки российских Правил дорожного движения. Совет Министров – Правительство Российской Федерации своим постановлением от 24 июля 1992 г. № 520 поручили разработать Правила Министерству внутренних дел Российской Федерации с участием других заинтересованных министерств и ведомств.

В процессе подготовки обновленных Правил дорожного движения было признано целесообразным исключить из этого документа все положения, не имеющие непосредственного отношения к порядку дорожного движения (требования к техническому состоянию и оборудованию транспортных средств; положения, касающиеся обязанностей должностных лиц предприятий, организаций и учреждений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения). Соответствующие нормы объединены в самостоятельный документ: «Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»<sup>3</sup>, который, как и «Правила дорожного движения Российской Федерации»<sup>4</sup>, утвержден постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090. Эти нормативные правовые акты вступили в силу с 1 июля 1994 г. (в дальнейшем изменения и дополнения в указанные правовые акты утверждались постановлениями Правительства Российской Федерации).

---

<sup>3</sup> Далее – Основные положения.

<sup>4</sup> Далее – Правила.

В обновленные Правила 1994 г. был включен ряд положений, вытекающих из нового российского законодательства, поправок к международным Конвенциям и Соглашениям. Существование этих нововведений сводилось к следующему.

В раздел 1 добавлено 6 новых терминов: «автомагистраль», «дорожно-транспортное происшествие», «организованная транспортная колонна», «организованная пешая колонна», «регулирующий», «прилегающая территория». Внесены изменения и дополнения в термины «дорога», «мотоцикл», «обгон», «перекресток» и др.

В разделе 2 были уточнены обязанности водителя. В частности, внесены изменения в перечень документов, которые обязан иметь при себе водитель механического транспортного средства; включены требования о предоставлении для проверки работникам Российской транспортной инспекции лицензионной карточки, путевого листа и товарно-транспортных документов на перевозимый груз<sup>5</sup>.

В разделе 3 упрощен порядок движения транспортных средств, оборудованных специальными световыми и звуковыми сигналами.

Раздел 6 дополнен новыми положениями о применении в реверсивных светофорах промежуточного сигнала в виде желтой наклонной стрелы, а на железнодорожных переездах – мигающего бело-лунного сигнала, разрешающего движение.

В раздел 8 введены ограничения на движение задним ходом, чего не было в предыдущих Правилах.

В разделе 9 более четко сформулированы требования по расположению транспортных средств на проезжей части.

Раздел 11 в связи с изменением понятия «обгон» во многом по-новому регламентировал действия водителей при совершении этого маневра.

Появился новый раздел 17, устанавливающий порядок движения в так называемых жилых зонах и на дворовых территориях (абсолютный приоритет пешеходов в любых местах при движении по проезжей части, для водителей предел скорости – 20 км/ч, введен ряд других ограничений).

Раздел 19 запрещает в темное время суток движение без включенных фар. Независимо от наличия наружного освещения на всех транспортных средствах должны быть включены фары ближнего или дальнего света.

В Правилах (Приложение 1) появилось 7 новых дорожных знаков и 2 дополнительные таблички.

Во второй документ – «Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения» – вошли все положения, не относящиеся непосредственно к регламентации порядка движения, а также новые нормативы, закрепленные в ГОСТ 25478-91 «Автотранспортные средства. Требования к техническому состоянию по условиям безопасности движения. Методы проверки», ГОСТ Р 50574-93 «Автомобили, автобусы и мотоциклы специальных оперативных служб. Цветографические схемы, опознавательные знаки, надписи, специальные световые и звуковые сигналы. Общие требования»<sup>6</sup> и в ряде других стандартов. В последующие годы в российские Правила дорожного движения неоднократно вносились изменения и поправки.

---

<sup>5</sup> Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 398 утверждено «Положение о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта», в соответствии с которым функции Российской транспортной инспекции возложены на эту службу.

<sup>6</sup> В настоящее время действуют соответственно ГОСТ Р 51709-2001 «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки» и ГОСТ Р 50574-2002 «Автомобили, автобусы и мотоциклы оперативных служб. Цветографические схемы, опознавательные знаки, надписи, специальные световые и звуковые сигналы. Общие требования».

Постановлениями Правительства Российской Федерации от 8 января 1996 г. № 3 и от 4 февраля 1997 г. № 138 в Правила дорожного движения были внесены изменения и дополнения, касающиеся применения специальных световых сигналов (проблесковых маячков) оранжевого или желтого цвета и установки любых маячков на транспортных средствах, а постановлением Правительства от 31 октября 1998 г. № 1272 внесены дополнения в пункты 2.2 и 2.4 Правил в связи с вступлением в силу с 4 ноября 1998 г. Федерального закона «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» (от 24 июля 1998 г. № 127-ФЗ, с последующими изменениями и дополнениями).

Постановлением Правительства Российской Федерации от 21 апреля 2000 г. № 370 в Правила и Основные положения были внесены существенные поправки, касающиеся установки и применения проблесковых маячков и специальных звуковых сигналов, введенные в действие с 1 июля 2000 г. В частности, в Основных положениях приводится исчерпывающий перечень транспортных средств, которые должны быть оборудованы проблесковыми маячками желтого или оранжевого цвета. Определено, что новый тип проблескового маячка бело-лунного цвета может устанавливаться только на транспортных средствах организаций федеральной почтовой связи и на транспортных средствах, перевозящих денежную выручку и (или) ценные грузы.

Проблесковые маячки синего цвета могут устанавливаться только на транспортных средствах оперативных служб, а также на некоторых других транспортных средствах (без специальных цветографических схем на наружных поверхностях), перечень которых определяет Правительство Российской Федерации.

Проблесковые маячки красного цвета могут устанавливаться в дополнение к маячку синего цвета на транспортных средствах Государственной инспекции безопасности дорожного движения, Военной автомобильной инспекции и Федеральной службы охраны Российской Федерации для их отличия от транспортных средств других оперативных служб.

Существенные изменения и дополнения в Правила и Основные положения были внесены постановлением Правительства Российской Федерации от 24 января 2001 г. № 67, которые введены в действие с 1 апреля 2001 г. Эти изменения затрагивали в том или ином виде 17 разделов Правил и оба Приложения к ним, а также многие пункты Основных положений. Необходимость внесения этих поправок была связана с происходящими изменениями нормативной правовой базы в сфере дорожного движения, в частности, с появлением ряда новых национальных стандартов.

Так, в раздел 1 дополнительно введены 4 новых термина: «дорожное движение», «опасный груз», «организованная перевозка группы детей», «пассажир», уточнено значение следующих терминов: «дорожно-транспортное происшествие», «обгон», «пешеходный переход», «регулирующий».

В раздел 2 введен запрет на употребление водителями алкогольных напитков, наркотических и психотропных или иных одурманивающих веществ после дорожно-транспортных происшествий, к которым они причастны, до проведения освидетельствования на состояние опьянения или до принятия решения об освобождении от такого освидетельствования. Установлен запрет на пользование телефоном во время движения (исключение сделано для водителей, пользующихся для разговора специальным устройством, позволяющим не держать телефонную трубку в руке).

В целях облегчения подъезда маршрутных автобусов и троллейбусов к обозначенным местам остановки, водителям других транспортных средств запрещено останавливаться ближе 15 м от них, за исключением случаев посадки и высадки пассажира и только при условии, что этим не будет создано помех движению маршрутных транспортных средств (раздел 12).

В целях снижения уровня детского дорожно-транспортного травматизма в разделе 22 Правил запрещено осуществлять организованную перевозку групп детей на грузовом автомо-

биле с бортовой платформой (такие перевозки допускаются только в специально оборудованном кузове-фургоне грузового автомобиля, если нет возможности организовать перевозку в автобусе).

Раздел 23 Правил разрешает без каких-либо специальных согласований движение транспортных средств и перевозку грузов при их общей ширине не более 2,55 м (ранее было ограничение до 2,5 м) или 2,6 м – для рефрижераторов и изотермических кузовов.

В Приложение 1 включены два новых дорожных знака по ГОСТ Р 51582-2000: 6.13 «Пункт контроля международных автомобильных перевозок» и 6.14 «Пост дорожно-патрульной службы».

В Приложении 2 согласно ГОСТ Р 51256-99 появилась новая разметка оранжевого цвета, которая применяется в качестве временной для организации движения в местах проведения дорожных работ на проезжей части, при проведении каких-либо массовых мероприятий и т. п.

Для обозначения любых пешеходных переходов (регулируемых или нерегулируемых) установлен только один вид разметки – «зебра» (ранее для разметки регулируемых переходов применялась разметка в виде широких прерывистых линий).

Искусственные неровности, предназначенные для принудительного снижения скорости (так называемые «лежачие полицейские») в местах повышенной опасности, например, возле школ, медицинских учреждений, должны обозначаться разметкой в виде расположенных в шахматном порядке квадратов белого цвета.

На некоторых двухполосных дорогах с низкой интенсивностью движения в качестве краевой разметки может использоваться прерывистая линия белого цвета, у которой длина штрихов в 2 раза короче промежутков между ними. Для дублирования некоторых дорожных знаков на проезжей части может наноситься разметка с изображением этого знака (например, знака ограничения скорости).

В Основных положениях установлен предельный срок 30 суток, в течение которого после регистрации транспортного средства в ГИБДД или иных органах, определяемых Правительством Российской Федерации, допускается его эксплуатация без прохождения государственного технического осмотра.

Этот срок реально необходим для того, чтобы водитель мог при необходимости укомплектовать транспортное средство знаком аварийной остановки, медицинской аптечкой, огнетушителем и осуществить иные необходимые действия.

В качестве знака аварийной остановки должен использоваться только треугольный знак, отвечающий требованиям ГОСТ Р 41.27-2001. Применение других приспособлений, в частности, красного мигающего фонаря, как это было ранее, не предусмотрено.

Введен новый опознавательный знак «Тихоходное транспортное средство». Им должны быть обозначены все допускаемые к движению на дорогах механические транспортные средства, для которых предприятием-изготовителем установлена максимальная скорость не более 30 км/ч. С 1 марта 2002 г. постановлением Правительства Российской Федерации от 21 февраля 2002 г. № 127 в Основные положения внесены изменения и дополнения в связи с введением с 1 января 2002 г. нового ГОСТ Р 51709-2001 «Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки» (взамен действовавшего ранее ГОСТ 25478-91). Эти изменения сводятся к уточнению содержания Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств (приложение к Основным положениям). В том числе изменены нормы эффективности торможения; стали более жесткими требования по использованию шин различных размеров, конструкций, моделей и типов; введены повышенные требования по герметичности соединений и узлов двигателя, коробки передач, сцепления, заднего моста, системы охлаждения и др.

В связи с введением с 1 июля 2002 г. Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (Федеральный закон от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ, с последующими

изменениями и дополнениями)<sup>7</sup> в пункты 2.1, 2.2 и 2.7 Правил постановлением Правительства Российской Федерации от 28 июня 2002 г. № 472 внесены соответствующие изменения и дополнения, касающиеся наличия у водителя временного разрешения на управление транспортным средством и доверенности на прицеп.

В 2003 г. в Правила и Основные положения изменения и дополнения вносились дважды. В соответствии с Федеральным законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ, с последующими изменениями и дополнениями), постановлением Правительства Российской Федерации от 7 мая 2003 г. № 265 в Правила и Основные положения с 1 июля 2003 г. были внесены некоторые изменения и дополнения, касающиеся наличия у водителя страхового полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства, а на транспортном средстве – специального знака государственного образца обязательного страхования (пункт 2.1.1 Правил и пункт 2 Основных положений). Кроме того, пунктом 12 Основных положений на должностных лиц возложена обязанность контроля за допуском к управлению транспортными средствами водителей, не имеющих страхового полиса.

25 сентября 2003 г. постановлением Правительства Российской Федерации № 595 был утвержден пакет поправок к Правилам и Основным положениям, которые вступили в силу с 1 января 2004 г.

Поправки касались 13 пунктов Правил и 5 пунктов Основных положений. Суть этих поправок сводилась к следующему.

В пункт 1.2 для облегчения понимания отдельных положений Правил включено три новых термина («автопоезд», «опасность для движения» и «перестроение»). В частности, термин «перестроение» введен в связи с тем, что этот маневр неоднозначно понимается многими водителями, которые не считают нужным подавать соответствующие сигналы поворота при перестроении в пределах одной полосы движения (например, при взаимном перестроении или объезде какого-либо препятствия). Введение этого термина позволяет избежать конфликтных ситуаций при разборе ДТП и способствует повышению дисциплины на дорогах. Кроме того, была уточнена формулировка термина «прилегающая территория». Без внесенного уточнения из определения термина можно было сделать ошибочный вывод, что прилегающая территория не является дорогой и на нее не распространяются требования Правил со всеми вытекающими из этого правовыми последствиями.

Используемые в Правилах термины «остановочный пункт», «остановка», «остановочная площадка» заменены единым общим термином «место остановки».

Редакция подпункта 2.3.3 Правил была приведена в соответствие с Законом Российской Федерации «О милиции» от 18 апреля 1991 г. № 1026-1, Федеральным законом «Об органах федеральной службы безопасности в Российской Федерации» от 3 апреля 1995 г. № 40-ФЗ, Федеральным законом «О государственной охране» от 27 мая 1996 г. № 57-ФЗ и «Основами законодательства Российской Федерации об охране здоровья граждан» от 22 июля 1993 г. № 5487-1 с учетом всех последующих изменений и дополнений, внесенных в эти законодательные акты.

В целях повышения пропускной способности улично-дорожной сети городов и уменьшения заторовых ситуаций грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой более 2,5 тонн пунктом 9.4 Правил запрещено занимать крайнюю левую полосу на дорогах, имеющих в данном направлении три и более полосы для движения (прежняя редакция этого пункта предусматривала аналогичную норму только для грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой более 3,5 тонн). Следовательно, это ограничение касается и грузовых автомобилей типа ГАЗ-3302 («Газель»), ГАЗ-2301 («Соболь»), УАЗ-3303 и др.

---

<sup>7</sup> Далее – КоАП.

Новый пункт 9.12, которым дополнен раздел 9 Правил, предписывает водителям объезжать справа островки безопасности, тумбы и другие дорожные сооружения на дорогах с двусторонним движением (если знаками или разметкой не предписан иной порядок движения). Это позволяет избежать опасных ситуаций, особенно в случаях, когда подобные элементы улично-дорожной сети находятся на пересечении проезжих частей.

На обеспечение безопасности пешеходов направлено нововведение в пункте 12.2 Правил, касающееся использования тротуара для остановки и стоянки автомобилей только при наличии знака «Место стоянки». Прежняя формулировка: «если это не создает препятствия для движения пешеходов» давала возможность для субъективной оценки возможности парковки на тротуаре и не в полной мере соответствовала международной практике. Очевидно, что упомянутое изменение заставит водителей более внимательно относиться к проблемам парковки в городах и других населенных пунктах.

Дополнение пункта 13.9 Правил уточняет порядок проезда нерегулируемых перекрестков неравнозначных дорог и ликвидирует пробел прежней редакции Правил, которая допускала неоднозначное толкование конфликтной ситуации между трамваем и безрельсовым транспортным средством, движущимися по пересекающимся траекториям (например, трамвай и автомобиль приближаются к перекрестку по главной дороге навстречу друг другу, при этом трамвай должен повернуть налево, а легковой автомобиль продолжить движение прямо).

Введение в пункте 8 Основных положений второго опознавательного знака «Опасный груз», предназначенного для международных перевозок, направлено на выполнение требования Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), к которому присоединилась Российская Федерация (постановление Правительства Российской Федерации от 3 февраля 1994 г. № 76).

Вступившие в силу с 1 января 2006 г. изменения и дополнения к Правилам и Основным положениям утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 14 декабря 2005 г. № 767. Необходимость внесения этих изменений и дополнений была обусловлена, прежде всего, введением с 1 января 2006 г. упомянутых выше новых национальных стандартов на дорожные знаки (ГОСТ Р 52290-2004), светофоры (ГОСТ Р 52282-2004) и правила применения технических средств организации дорожного движения (ГОСТ Р 52289-2004). Одновременно в текст Правил и Основных положений были внесены определенные коррективы, направленные на повышение безопасности участников дорожного движения.

Появилось 24 новых дорожных знака и добавилось 18 разновидностей уже существующих знаков, изменилась их классификация. Кроме того, уточнено значение отдельных знаков, используемых прежде. Все вновь введенные дорожные знаки соответствуют требованиям международной Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 г. и дополняющего его Европейского соглашения 1971 г. Подробная информация, касающаяся новых знаков, содержится в соответствующем разделе настоящих Комментариев.

Важно отметить, что в соответствии с упомянутым выше постановлением Правительства Российской Федерации дорожные знаки, установленные до 1 января 2006 г. по старым стандартам, будут действовать до их замены в установленном порядке.

Раздел 1 Правил был дополнен новым термином «обочина», уточнены существующие термины «автомагистраль», «разделительная полоса» и «организованная транспортная колонна». Одновременно внесены изменения в положения раздела 3, в соответствии с которыми право на сопровождение транспортных средств (в том числе организованных транспортных колонн) получили только транспортные средства, имеющие нанесенные на наружные поверхности цветографические схемы, с включенными проблесковыми маячками красного и синего цветов и специальным звуковым сигналом (такие транспортные средства, как правило, используются Госавтоинспекцией или Военной автомобильной инспекцией). Уточнены дей-

ствия водителей других транспортных средств по отношению к указанным, а также сопровождаемым ими транспортным средствам.

В раздел 4 Правил была включена рекомендация пешеходам при движении по обочине или краю проезжей части в темное время суток и в условиях недостаточной видимости иметь при себе предметы со световозвращающими элементами для обеспечения водителям лучшей видимости находящихся на дороге людей.

В разделе 19 предусмотрено новое требование о включении ближнего света фар на любых транспортных средствах в светлое время суток при движении по дорогам вне населенных пунктов, что соответствует положениям Конвенции о дорожном движении 1968 г. Следует отметить, что положительное влияние данной меры на уровень безопасности дорожного движения подтверждается опытом других стран, в которых аналогичное требование применяется уже много лет.

Зарубежный опыт и положения Европейского соглашения 1971 г., дополняющего упомянутую Конвенцию, учтены также при включении в раздел 22 Правил требования об обязательном использовании на задних сиденьях автомобилей специальных детских удерживающих устройств, соответствующих весу и росту ребенка, или иных средств, позволяющих пристегнуть его ремнем безопасности, предусмотренным конструкцией транспортного средства. Однако согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 28 февраля 2006 г. № 109 данное требование в полном объеме применяется с 1 января 2007 г. Что касается перевозки детей до 12-летнего возраста на переднем сиденье транспортного средства, то соответствующее требование изменений не претерпело, поэтому такая перевозка детей допускается, как и раньше, только с использованием специального детского удерживающего устройства.

В Перечень неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств (Приложение к Основным положениям), были внесены изменения, касающиеся норм эффективности торможения рабочей тормозной системы, а также допустимого уровня шума транспортных средств, находящихся в эксплуатации. Кроме того, с учетом положений ГОСТ Р 41.48-2003 в пункте 3.6 более четко сформулированы требования к цвету огней световых приборов транспортных средств (соответствующий пункт приведен в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 28 февраля 2006 г. № 109).

В 2008 г. в редакцию Правил и Основных положений постановлениями Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2008 г. № 84, от 19 апреля 2008 г. № 287 и от 29 декабря 2008 г. № 1041 внесены изменения и дополнения, направленные на:

– обеспечение безопасности детей, участвующих в дорожном движении, а также водителей велосипедов и мотоциклов (пункты 7.1, 14.7, 22.2, 22.6, 24.1, 24.3 Правил и пункты 4 и 8 Основных положений);

– упорядочение использования специальных световых сигналов (пункты 3.1, 3.4 и 3.5 Правил, пункты 16 и 21 Основных положений), в том числе на транспортных средствах, обслуживающих лиц, подлежащих государственной охране (пункты 8 (последний абзац пункта), 11, 18 и 21 Основных положений и пункт 7.8 Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств).

Кроме того, текст Правил и Основных положений приведен в соответствии с принятыми в 2007 г. изменениями, внесенными в КоАП, а также в Федеральные законы «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» и «Об организации страхового дела в Российской Федерации», в части, касающейся обязанности водителей транспортных средств проходить освидетельствование на состояние алкогольного опьянения (пункт 2.3.2 Правил), оформления ДТП без участия сотрудников милиции (пункт 2.6<sup>1</sup> Пра-

вил)<sup>8</sup> и исключения требования о размещении в правом нижнем углу ветрового стекла специального знака обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства (пункт 2 Основных положений). Кроме того из пункта 2 Основных положений исключено требование о дублировании регистрационных знаков на задней стенке грузовых автомобилей, прицепов и автобусов.

Ряд других изменений носит редакционный характер и не затрагивает существа Правил и Основных положений (исключен пункт 19.9 Правил как дублирующий пункт 3.4, уточнено описание дорожных знаков 4.8.1–4.8.3 и 8.2.1).

Постановлением Правительства Российской Федерации от 27 января 2009 г. № 28 «О внесении изменения в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090» в пункт 8 Основных положений добавлен новый опознавательный знак «Начинающий водитель». Этот знак с 1 марта 2009 г. устанавливается на транспортных средствах (за исключением тракторов, самоходных машин и мотоциклов), управляемых водителями со стажем менее 2 лет.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 24 февраля 2010 г. № 87 Основные положения дополнены новой нормой, согласно которой в автобусах, используемых для перевозки пассажиров в междугородном сообщении, места для сидения должны быть оборудованы ремнями безопасности.

Значительный пакет изменений и дополнений в Правила и Основные положения был внесен постановлением Правительства Российской Федерации от 10 мая 2010 г. № 316. Соответствующие поправки вступили в силу 20 ноября 2010 года и предусматривают ряд нововведений, среди которых необходимо выделить следующие.

В разделе 1 изменена и расширена используемая терминология. Так, в Правила включены новые термины «дневные ходовые огни», «ограниченная видимость», «опережение», «препятствие». Принципиальным отличием новой редакции Правил является изменение толкования термина «обгон», под которым теперь понимается опережение одного или нескольких транспортных средств, связанное с выездом на полосу (сторону проезжей части), предназначенную для встречного движения, и последующим возвращением на ранее занимаемую полосу (сторону проезжей части). Напомним, что до 20 ноября этот маневр подразумевал любое опережение, в том числе в пределах «своей» стороны проезжей части.

Устранено исключение из требования об обязательном использовании ремней безопасности, которое касалось обучающихся вождению, а также водителей и пассажиров транспортных средств оперативных служб. Уточнены положения, направленные на обеспечение безопасности пешеходов, переходящих проезжую часть. Более четко сформулирован запрет на выезд на полосу, предназначенную для встречного движения.

В связи с изменением понятия «обгон» полностью переработан соответствующий раздел Правил. Расширены возможности организации движения на перекрестках с круговым движением, что соответствует новой редакции Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года (с учетом поправок, вступивших в силу 28 марта 2006 года). Требование об обязательном использовании ближнего света фар независимо от времени суток распространено на все дороги (а не только внегородские, как было ранее). В качестве альтернативы фарам в светлое время суток могут использоваться дневные ходовые огни, которыми штатно оснащается ряд современных транспортных средств. Предусмотрено исключение в действии знака «Обгон запрещен», касающееся случаев обгона тихоходных транспортных средств, гужевых повозок, мопедов и двухколесных мотоциклов без коляски.

---

<sup>8</sup> Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2008 г. № 732 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации по вопросам обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» вступление в силу этого пункта было перенесено на 1 марта 2009 г.

В целях повышения безопасности дорожного движения в тоннелях в приложение 1 к Правилам включены новые дорожные знаки «Аварийный выход», «Направление движения к аварийному выходу», «Телефон экстренной связи», «Огнетушитель», использование которых также предусмотрено новой редакцией Конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года. Кроме того, установлен приоритет в действии знаков по отношению к дорожной разметке в случаях, когда их значение противоречит друг другу либо разметка недостаточно различима.

В соответствии с изменениями, внесенными в Основные положения, запрещено одновременное использование на транспортном средстве ошипованных и неошипованных шин, что будет способствовать сохранению курсовой устойчивости автомобиля на скользком покрытии.

В настоящей книге вместо наименования Государственная инспекция безопасности дорожного движения для краткости часто применяется аббревиатура ГИБДД.

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 2 июля 2002 г. № 679 допускается использование сокращенного наименования – «Госавтоинспекция».

В тексте Комментария используется прежнее наименование федерального органа управления Госавтоинспекции – Департамент обеспечения безопасности дорожного движения МВД России, которое Указом Президента Российской Федерации от 1 марта 2011 г. № 248 «Вопросы Министерства внутренних дел Российской Федерации» заменено на Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России.

Кроме того, в связи с принятием Федерального закона «О полиции» от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ вместо слова «милиция» используется слово «полиция». При этом следует учитывать, что в Правилах в соответствующих пунктах используется слово «милиция», так как текст Правил приводится по состоянию на 1 июня 2011 г.

Для удобства пользования перед каждым комментарием приводится полный текст пункта Правил или Основных положений, выделенный соответствующим шрифтом.

В книге принята определенная система цифровых обозначений. Если комментируется отдельное положение какого-либо пункта Правил, то после этого положения в тексте пункта в скобках ставится соответствующая цифра. Та же цифра стоит непосредственно перед комментарием. Если комментируется пункт Правил в целом, цифровое обозначение не ставится.

Текст всех пунктов, последовательность их расположения полностью соответствуют тексту «Правил дорожного движения Российской Федерации», утвержденных постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» и введенных в действие с 1 июля 1994 г., с учетом последующих изменений и дополнений.

Такая же система обозначений принята и при комментировании «Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения», утвержденных этим же постановлением, с учетом последующих изменений и дополнений.

Книга подготовлена на основании использования законодательства Российской Федерации, в частности, упомянутых выше Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, Федеральных законов «О безопасности дорожного движения», «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», а также других законодательных и иных нормативных правовых актов.

Настоящие научно-практические Комментарии составлены группой специалистов, принимавших непосредственное участие в разработке Правил и Основных положений, и отражают точку зрения авторов, которая базируется на положениях международных и отечественных нормативных актов в области обеспечения безопасности дорожного движения.

# Комментарии к правилам дорожного движения Российской Федерации

## 1. Общие положения

1.1. Настоящие Правила дорожного движения<sup>9</sup> устанавливают единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации [1]. Другие нормативные акты, касающиеся дорожного движения, должны основываться на требованиях Правил и не противоречить им [2].

[1] В соответствии со статьей 22 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» (от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ, с последующими изменениями и дополнениями) единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации устанавливается Правилами дорожного движения, утверждаемыми Правительством Российской Федерации.

Указание на то, что Правила устанавливают единый порядок дорожного движения, определяет их сферу правового регулирования. Эта сфера ограничивается общественными отношениями, связанными только с дорожным движением, и не распространяется на другие виды движения (железнодорожное, воздушное, водное).

Под дорожным движением в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» понимается совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог. При этом под дорогой указанный Федеральный закон и Правила понимают обустроенную или приспособленную и используемую для движения транспортных средств полосу земли либо поверхность искусственного сооружения.

[2] Правила являются основным нормативным актом, устанавливающим порядок дорожного движения. Однако возможны случаи, когда отдельные положения, связанные с эксплуатацией некоторых видов транспортных средств либо с их движением в специфических условиях, необходимо конкретизировать. Например, Правила (пункт 12.8) содержат требование, обязывающее водителя в случаях, когда он покидает свое место или оставляет транспортное средство, принять необходимые меры, исключая самопроизвольное движение транспортного средства или использование его в отсутствие водителя. Эти меры для трамвая могут быть одни, для троллейбуса – другие, для автомобиля – третьи. Поэтому они конкретизируются соответствующими ведомственными документами. Такими документами являются, например, различные правила технической эксплуатации, инструкции и иные нормативные акты.

Для перевозки отдельных видов опасных грузов разрабатываются соответствующие правила или инструкции, в которых, исходя из особенностей транспортировки этих грузов, устанавливаются дополнительные требования безопасности. При этом они не должны вступать в противоречие с нормами Правил.

Любое отступление от Правил, расхождение с их положениями может нарушить установленный порядок движения и создать угрозу для его безопасности, так как в этих случаях другие участники движения будут действовать в соответствии с Правилами и обоснованно рассчитывать на их взаимное соблюдение иными лицами. В случае возникновения противоречий между Правилами и ведомственным нормативным актом должно выполняться предписание Правил.

---

<sup>9</sup> В дальнейшем – Правила.

Содержащееся в этом пункте Правил требование адресовано, прежде всего, руководителям государственных органов и организаций, которым предоставлено право утверждать соответствующие инструкции и иные документы.

#### 1.2. В Правилах используются следующие основные понятия и термины:

Пояснение отдельных понятий и терминов, используемых в Правилах, необходимо для единообразного понимания содержащихся в этом документе положений. В тексте Правил сегодня содержится 47 терминов и понятий.

**«Автомагистраль» – дорога, обозначенная знаком 5.1<sup>10</sup> и имеющая для каждого направления движения проезжие части, отделенные друг от друга разделительной полосой (а при ее отсутствии – дорожным ограждением), без пересечений в одном уровне с другими дорогами, железнодорожными или трамвайными путями, пешеходными или велосипедными дорожками.**

Конвенция о дорожном движении, кроме термина «дорога», специально выделяет термин «автомагистраль». Она отличается от обычной дороги наличием разделительной полосы между отдельными проезжими частями, предназначенными для движения в каждом направлении, а также отсутствием пересечений на одном уровне как с другими дорогами, так и с железнодорожными, трамвайными путями, пешеходными и велосипедными дорожками. На автомагистралях, как правило, применяются специальные ограждающие сетки, исключающие появление на дороге диких или домашних животных. В соответствии с Федеральным законом «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ (статья 5) к автомагистралям относятся автомобильные дороги, которые не предназначены для обслуживания прилегающих территорий и:

- 1) которые имеют на всей своей протяженности несколько проезжих частей и центральную разделительную полосу, не предназначенную для дорожного движения;
- 2) которые не пересекают на одном уровне иные автомобильные дороги, а также железные дороги, трамвайные пути, велосипедные и пешеходные дорожки;
- 3) доступ на которые возможен только через пересечения на разных уровнях с иными автомобильными дорогами, предусмотренные не чаще чем через каждые пять километров;
- 4) на проезжей части или проезжих частях которых запрещены остановки и стоянки транспортных средств;
- 5) которые оборудованы специальными местами отдыха и площадками для стоянки транспортных средств.

Автомобильные дороги, относящиеся к автомагистралям, должны быть обозначены соответствующими дорожными знаками как автомагистрали.

В связи с введением на автомагистралях дополнительных мер безопасности на них разрешено движение со скоростью до 110 км/ч и установлен особый порядок движения (см. комментарии к пункту 10.3 и разделу 16 Правил). Все требования Правил, касающиеся порядка движения по автомагистралям, за исключением повышенного до 110 км/ч скоростного режима, распространяются также и на дороги, обозначенные знаком 5.3 «Дорога для автомобилей».

Инженерно-технические характеристики автомагистралей, такие как ширина и количество полос движения, радиусы горизонтальных и вертикальных кривых, продольные уклоны, видимость и т. п., определяются действующими нормами<sup>11</sup>.

---

<sup>10</sup> Здесь и далее приводится нумерация дорожных знаков согласно Приложению 1.

<sup>11</sup> СНиП 2.05.02–85. Автомобильные дороги. Госстрой СССР. М.: ЦИТП Госстроя СССР, 1986, -56 с; ГОСТ Р 52399-2005. Геометрические элементы автомобильных дорог; ГОСТ Р 52398-2005. Классификация автомобильных дорог. Основные пара-

**«Автопоезд» – механическое транспортное средство, сцепленное с прицепом (прицепами).**

Данный термин определяет состав транспортных средств, состоящий из одного механического транспортного средства, выполняющего функцию тягача, и присоединенных к нему с помощью жестких шарнирных соединений одного или нескольких прицепов. В контексте Правил такой состав рассматривается как одна транспортная единица. Поэтому термин «автопоезд» не распространяется на случаи буксировки механических транспортных средств, в отношении которых действуют требования, изложенные в разделе 20 Правил (см. также комментарии к термину «прицеп»).

**«Велосипед» – транспортное средство, кроме инвалидных колясок, имеющее два колеса или более и приводимое в движение мускульной силой людей, находящихся на нем.**

Отличительным признаком велосипеда является отсутствие какого-либо двигателя. В части, касающейся требований к порядку движения, велосипед и мопед равнозначны (см. раздел 24 Правил). Согласно Основным положениям (пункт 6) велосипед при движении в темное время суток и в условиях недостаточной видимости должен иметь соответствующее светотехническое оборудование.

**«Водитель» – лицо, управляющее каким-либо транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо. К водителю приравнивается обучающий вождению.**

Термин «водитель» означает лицо, осуществляющее функцию управления любым транспортным средством (механическим или немеханическим), будь то автомобиль, мотоцикл, мопед или велосипед, трамвай, троллейбус, трактор, гужевая повозка. При этом лицо считается водителем вне зависимости от того, имеется ли у него право управления транспортными средствами (в том числе транспортными средствами конкретной категории) либо как таковое право управления отсутствует.

Правила также относят к водителям погонщиков вьючных, верховых животных или погонщиков (пастухов) стада. Поэтому во всех случаях, когда в Правилах упоминается о водителях, имеются в виду все эти лица, если иное не оговорено особо. Например, требование пункта 2.7 Правил, запрещающее выполнять функции водителя в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, касается всех без исключения водителей.

В то же время дополнительные требования к определенным категориям водителей содержатся в разделе 24 Правил и касаются особенностей движения велосипедов, мопедов, гужевых повозок, саней и прогона животных.

Учитывая повышенную ответственность обучающего вождению, Правила эту категорию участников движения приравнивают к водителям. Это означает, что в процессе обучения данное лицо несет ответственность наравне с обучаемым, который непосредственно управляет транспортным средством.

Отдельно рассмотрим термин «водитель» применительно к заключительному этапу процесса обучения – сдаче квалификационных экзаменов на получение права на управление транспортными средствами в Госавтоинспекции.

Требования к оборудованию экзаменационного транспортного средства содержатся в пункте 28 Правил сдачи квалификационных экзаменов и выдачи водительских удостоверений, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 15 декабря 1999 г. № 1396. Они идентичны требованиям Основных положений (пункт 5) в отношении дополнительного оборудования учебного транспортного средства: наличие дублирующих педалей привода тормоза и сцепления, зеркала заднего вида для обучающего вождению (экзаменатора), опознавательного знака «Учебное транспортное средство». Поэтому при проведении практического экзамена на получение права на управление транспортными средствами обязанность по обеспечению безопасности дорожного движения ложится на лицо, находящееся на месте, с которого осуществляется доступ к дублирующим органам управления транспортным средством.

**«Вынужденная остановка» – прекращение движения транспортного средства из-за его технической неисправности или опасности, создаваемой перевозимым грузом, состоянием водителя (пассажира) или появлением препятствия на дороге.**

Этот термин встречается в ряде пунктов Правил (пункты 7.2, 12.6, 15.5, 16.2). При возникновении такой ситуации водитель обязан предпринять соответствующие действия (выставить знак аварийной остановки, принять все возможные меры для отвода транспортного средства и т. д.). Не считается вынужденной остановка перед светофором, по сигналу регулировщика или в связи с затором, возникшим в процессе движения, а также во всех случаях, когда водитель выполняет требование «уступить дорогу».

**«Главная дорога» – дорога, обозначенная знаками 2.1, 2.3.1–2.3.7 или 5.1, по отношению к пересекаемой (примыкающей) [1], или дорога с твердым покрытием (асфальто- и цементобетон, каменные материалы и тому подобное) по отношению к грунтовой, либо любая дорога по отношению к выездам с прилегающих территорий [2]. Наличие на второстепенной дороге непосредственно перед перекрестком участка с покрытием не делает ее равной по значению с пересекаемой [3].**

[1] В Правилах термины «главная» и «второстепенная» дорога используются для определения приоритета при движении через перекрестки (см. раздел 13 Правил) и не имеют отношения к технической классификации дорог.

Признаком главной дороги по отношению к пересекаемой (примыкающей) на нерегулируемом перекрестке служит, прежде всего, наличие перед перекрестком знаков 2.3.1–2.3.7 или в начале дороги – знаков 2.1 либо 5.1 (знак

2.1 в населенных пунктах должен повторяться перед перекрестками).

В соответствии с пунктом 16.3 Правил знак 6.3 «Дорога для автомобилей» распространяет требования раздела 16 Правил на такие дороги. Однако наличие знака 5.3 не делает обозначенную таким образом дорогу главной по отношению к пересекаемой.

[2] Покрытие, как определяет СНиП 2.05.02–85, – это «верхняя часть дорожной одежды, воспринимающая усилия от колес автотранспортных средств и подвергающаяся непосредственному воздействию атмосферных факторов; покрытие должно обеспечивать необходимые эксплуатационные качества проезжей части; в покрытие входят также слой износа и слой с шероховатой поверхностью». Основными видами покрытий являются: цементобетонные, асфальтобетонные, дегтебетонные, покрытия из щебня, гравия, а также песка и грунтов, обработанных вяжущими материалами или улучшенных специальными добавками. В городах и других населенных пунктах применяются покрытия аналогичных типов и, кроме того, существуют брусчатые и булыжные мостовые.

Любой водитель в состоянии по перечисленным внешним признакам отличить дорогу с покрытием от грунтовой дороги без покрытия. Последняя представляет собой, как правило, малозначимый проезд или подъезд к основной дороге (по лесной или полевой дороге).

[3] Имеются в виду короткие участки непосредственно перед перекрестками, на которых устраивают покрытие для предотвращения заноса грязи на главную дорогу. Протяженность таких участков для вновь строящихся дорог определяется СНиП 2.05.02–85 в зависимости от категории дорог и характеристик грунтов и может колебаться от 50 до 200 м (на ранее построенных дорогах протяженность укрепленных покрытием участков может быть и меньше).

**«Дневные ходовые огни» – внешние световые приборы, предназначенные для улучшения видимости движущегося транспортного средства спереди в светлое время суток.**

В соответствии с пунктом 19.5 Правил дневные ходовые огни включаются на оборудованных ими транспортных средствах вместо фар ближнего света в светлое время суток. Конструкция и характеристики дневных ходовых огней регламентированы национальным стандартом ГОСТ Р 41.87–99 (Правила ЕЭК ООН № 87) «Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения дневных ходовых огней механических транспортных средств».

Дневной ходовой огонь представляет собой огонь белого цвета, направленный вперед и используемый для повышения видимости транспортного средства при движении в дневное время. Световых приборов, расположенных в передней части транспортного средства должно быть два. Эти приборы могут быть как независимыми, так и сгруппированными, комбинированными или совмещенными с другими внешними световыми приборами.

В отличие от фар ближнего света дневные ходовые огни потребляют меньшую энергию и не ослепляют водителей встречных транспортных средств.

В соответствии с «Техническим регламентом о безопасности колесных транспортных средств», утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 10 сентября 2009 г. № 720\*, установка на выпускаемые в обращение транспортные средства (шасси), дневных ходовых огней обязательна с 1 января 2016 г.

Установка дневных ходовых огней на транспортные средства, находящиеся в эксплуатации, не является обязательной.

В случае установки дневные ходовые огни должны включаться автоматически при запуске двигателя и выключаться при включении головных фар.

**«Дорога» – обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения [1]. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии [2].**

[1] Автомобильные дороги (внегородские), городские улицы и дороги проектируют и строят в соответствии с различными нормами. Так, в Российской Федерации при проектировании автомобильных дорог руководствуются упомянутыми выше нормами СНиП 2.05.02–85, а при проектировании улично-дорожной сети в городах и других населенных пунктах – СНиП 2.07.01–89<sup>12</sup>. Эти нормы содержат параметры, характеризующие улицы и дороги как инженерные сооружения.

---

<sup>12</sup> СНиП 2.07.01–89. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Госстрой России М.: ГУП ЦПП, 2003,– 56 с.

В Правилах же используется обобщенный термин «дорога», который включает в себя все типы улиц и дорог, независимо от места их расположения. Термин «дорога» охватывает не только специально построенные, но также приспособленные и используемые для движения участки земли (полевые, лесные дороги, просеки, ледовые переправы, «зимники» и т. п.), имеющие необходимое обустройство, включая дорожные знаки. Определение этого термина соответствует приведенному в статье 2 Федерального закона «О безопасности дорожного движения».

[2] Дорога как техническое сооружение в поперечном профиле состоит из целого ряда элементов (рис. 1.1). Однако не все они применительно к Правилам охватываются термином «дорога», поскольку некоторые из этих элементов не имеют непосредственного отношения к порядку дорожного движения. Из всех элементов, показанных на рисунке, термин «дорога» применительно к Правилам распространяется на элементы, расположенные между внешними границами обочин или тротуаров.

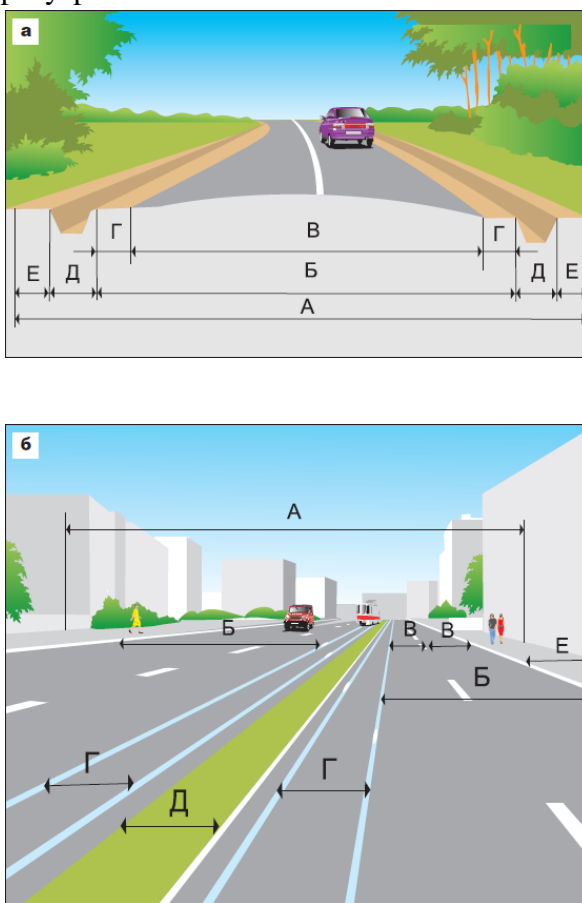


Рис. 1.1. Основные элементы дороги: а – вне населенных пунктов (А – полоса отвода; Б – земляное полотно; В – проезжая часть; Г – обочина; Д – кювет; Е – обрез); б – в населенных пунктах (А – общая ширина дороги; Б – проезжая часть; В – полоса движения; Г – трамвайный путь; Д – разделительная полоса; Е – тротуар)

**«Дорожное движение» – совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог.**

Определение данного термина полностью соответствует содержащемуся в статье 2 Федерального закона «О безопасности дорожного движения». Сам термин «дорожное движение»

впервые был широко введен в обращение упоминавшейся ранее Конвенцией о дорожном движении 1949 г. В отечественных нормативных правовых актах этот термин нашел отражение в «Правилах дорожного движения», утвержденных приказом МВД СССР от 25 августа 1972 г. № 240 и введенных в действие с 1 января 1973 г.

В определении термина «дорожное движение» делается акцент на общественные отношения, возникающие в процессе перемещения людей и грузов, поскольку именно через эти отношения и проявляется многообразие специфических связей, возникающих в сложной социально-технической системе, включающей водителей, транспортные средства, дорогу и окружающую среду.

**«Дорожно-транспортное происшествие» – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.**

Определение этого термина идентично содержащемуся в статье 2 Федерального закона «О безопасности дорожного движения». Для отнесения события к дорожно-транспортному происшествию (ДТП) необходимо наличие как минимум трех условий: транспортное средство должно двигаться, само событие должно быть связано с этим транспортным средством, а последствия события должны соответствовать перечисленным в определении. Таким образом, внезапная смерть в транспортном средстве пассажира в результате сердечного приступа не относится к ДТП, т. к. это событие напрямую не связано с движением автомобиля. Также нельзя отнести к ДТП травмирование водителя во время устранения им каких-либо неисправностей в неподвижно стоящем автомобиле.

С учетом раскрытия понятие дорога «дорога» к ДТП не относятся события, возникшие в процессе движения вне дорог.

В Российской Федерации действует государственная система учета ДТП, ведется этот учет в соответствии с требованиями постановления Правительства Российской Федерации от 30 апреля 1997 г. № 508 «О порядке государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения». Этим постановлением определено, что учет общего количества ДТП ведется органами внутренних дел (Государственной инспекцией безопасности дорожного движения МВД России), учет пострадавших (раненых и погибших) при дорожно-транспортных происшествиях – медицинскими учреждениями и органами внутренних дел.

В государственную статистическую отчетность включаются сведения только о тех ДТП, в которых погибли или ранены люди. Организация работы по государственному учету количества ДТП и пострадавших в них осуществляется в соответствии с Правилами учета ДТП, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 года № 647 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий».

К числу погибших при ДТП относятся граждане, скончавшиеся на месте ДТП, а также умершие в результате полученных травм в течение 30 последующих суток<sup>13</sup>. К раненым относят лиц, получивших в ДТП телесные повреждения, обусловившие их госпитализацию на срок не менее одних суток либо необходимость амбулаторного лечения.

С переходом в 2009 году с 7-ми суточного на 30-ти суточный учет погибших от последствий ДТП связано увеличение массива статистических данных по количеству погибших в среднем на 6 % в год.

---

<sup>13</sup> До 2009 года – скончавшиеся в течение 7 последующих суток.

На каждое ДТП, сведения о котором подлежат включению в государственную статистическую отчетность, заполняется карточка учета дорожно-транспортного происшествия<sup>14</sup>, в которой отражаются сведения о месте совершения и виде ДТП, дорожных условиях, транспортных средствах, участвовавших в ДТП, его участниках и др.

Все ДТП подразделяются на девять видов.

*Столкновение* – происшествие, при котором движущиеся транспортные средства столкнулись между собой или с подвижным составом железных дорог.

К этому виду относятся столкновения с внезапно остановившимся транспортным средством (перед светофором, при заторе движения или из-за технической неисправности) и столкновения подвижного состава железных дорог с остановившимся (оставленным) на путях транспортным средством.

*Опрокидывание* – происшествие, при котором движущееся транспортное средство опрокинулось.

*Наезд на стоящее транспортное средство* – происшествие, при котором движущееся транспортное средство наехало на стоящее транспортное средство, а также прицеп или полуприцеп.

*Наезд на препятствие* – происшествие, при котором транспортное средство наехало или ударились о неподвижный предмет (опора моста, столб, дерево, ограждение и т. д.).

*Наезд на пешехода* – происшествие, при котором транспортное средство наехало на человека или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство.

К этому виду относятся также происшествия, при которых пешеходы пострадали от перевозимого транспортным средством груза или предмета (доски, контейнеры, трос и т. п.).

*Наезд на велосипедиста* – происшествие, при котором транспортное средство наехало на велосипедиста или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство.

*Наезд на гужевой транспорт* – происшествие, при котором транспортное средство наехало на упряжных животных, а также на повозки, транспортируемые этими животными, либо упряжные животные, или повозки, транспортируемые этими животными, ударились о движущееся транспортное средство.

К этому виду также относится наезд на животное.

*Падение пассажира* – происшествие, при котором произошло падение пассажира с движущегося транспортного средства или в салоне (кузове) движущегося транспортного средства в результате резкого изменения скорости или траектории движения и др., если оно не может быть отнесено к другому виду ДТП.

Падение пассажира из недвижущегося транспортного средства при посадке (высадке) на остановке не является происшествием.

*Иной вид ДТП* – происшествия, не относящиеся к указанным выше видам. Сюда относятся падение перевозимого груза или отброшенного колесом транспортного средства предмета на человека, животное или другое транспортное средство, наезд на лиц, не являющихся участниками дорожного движения, наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отделившееся колесо и пр.) и др.

**«Железнодорожный переезд» – пересечение дороги с железнодорожными путями на одном уровне.**

Термин «железнодорожный переезд» охватывает все виды переездов: оборудованные и не оборудованные средствами сигнализации, обслуживаемые дежурным и необслуживаемые,

---

<sup>14</sup> Форма карточки учета дорожно-транспортного происшествия утверждена приказом МВД России от 18 июня 1996 г. № 328 «О мерах по реализации постановления Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 г. № 647».

с одним или несколькими путями и т. п. С учетом термина «дорога» железнодорожный переезд – это место, специально оборудованное для безопасного пересечения транспортными средствами железнодорожного полотна.

Пересечения с трамвайными путями не относятся к железнодорожным переездам, независимо от того, устроены трамвайные пути на обособленном полотне или расположены на одном уровне с проезжей частью дороги.

Порядок движения через железнодорожные переезды изложен в разделе 15 Правил, а порядок их эксплуатации в «Инструкции по эксплуатации железнодорожных переездов МПС России».<sup>15</sup>

**«Маршрутное транспортное средство» – транспортное средство общего пользования (автобус, троллейбус, трамвай), предназначенное для перевозки по дорогам людей и движущееся по установленному маршруту с обозначенными местами остановок.**

Термин объединяет перечисленные виды транспортных средств общего пользования для удобства применения в тексте Правил. Необходимость выделения этих транспортных средств в отдельную группу объясняется тем, что в целом ряде случаев Правила устанавливают для них определенный порядок движения (см. комментарии к дорожным знакам 3.1–3.3, 3.18.1 и 3.18.2, 3.19 и 3.27, а также к разделам 6, 8–10, 12–14, 18 и др.).

Водители маршрутных транспортных средств помимо Правил должны руководствоваться также и иными нормативными актами (инструкциями, правилами и т. п.), регламентирующими их действия с учетом специфики условий перевозки пассажиров.

**«Механическое транспортное средство» – транспортное средство, кроме мопеда, приводимое в движение двигателем. Термин распространяется также на любые тракторы и самоходные машины.**

Термин охватывает все транспортные средства, передвигающиеся по дорогам с помощью двигателя, кроме мопедов и приравненных к ним других подобных транспортных средств. Такое «вычленение» мопедов сделано потому, что к их водителям Правила предъявляют иные, чем к водителям механических транспортных средств, требования (см., например, комментарии к разделам 2 и 24 Правил).

На право управления механическими транспортными средствами необходим соответствующий документ (водительское удостоверение, удостоверение тракториста-машиниста и др.). Кроме того, согласно действующему законодательству водители механических транспортных средств несут повышенную ответственность по сравнению с другими участниками дорожного движения за допущенные нарушения Правил (см. комментарии к термину «водитель» в пункте 1.2 и к пункту 1.6 Правил).

**«Мопед» – двух- или трехколесное транспортное средство, приводимое в движение двигателем с рабочим объемом не более 50 см<sup>3</sup> и имеющее максимальную конструктивную скорость не более 50 км/ч. К мопедам приравниваются велосипеды с подвесным двигателем, мокики и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками.**

---

<sup>15</sup> Утверждена МПС России 29 июня 1998 г. № ЦП -566, согласована с МВД России 13 июля 1997 г., Минтранс России 5 июня 1997 г. и ФДС России 14 июня 1997 г.

Как следует из определения, главными отличительными чертами мопеда являются его относительно небольшие максимальная скорость и рабочий объем двигателя. С точки зрения требований Правил (расположение на проезжей части, порядок выполнения поворотов, оснащение устройствами безопасности движения, порядок допуска к управлению) мопед приравнен к велосипеду, а водители мопедов несут ответственность наравне с водителями велосипедов и гужевых повозок. Дополнительные требования к водителям мопедов изложены в разделе 24 Правил.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2008 г. № 84 в раздел 24 Правил введено положение о запрете для водителей мопедов двигаться по дороге без застегнутого мотошлема.

**«Мотоцикл» – двухколесное механическое транспортное средство с боковым прицепом или без него. К мотоциклам приравниваются трех-и четырехколесные механические транспортные средства, имеющие массу в снаряженном состоянии не более 400 кг.**

К данной категории механических транспортных средств Правила относят также и мотороллеры, которые отличаются от мотоциклов компоновкой основных узлов, обеспечивающей посадку водителя, при которой ступни ног опираются на площадку, а колени могут быть сведены до соприкосновения, при этом имеется хорошая защита от ветра и грязи.

Боковым прицепом (коляской) к мотоциклу называется транспортное средство без собственного двигателя, предназначенное для перевозки людей и груза (или только груза), прикрепляемое сбоку к двухколесному мотоциклу и эксплуатируемое только непосредственно с ним.

В зависимости от назначения мотоциклы (мотороллеры) могут быть: пассажирскими, предназначенными для езды в одиночку и перевозки пассажиров и не оборудованными грузовой платформой; грузовыми, предназначенными для перевозки грузов и, как отмечалось, оборудованными для этого грузовой платформой; грузопассажирскими, то есть оборудованными грузовой платформой и имеющими место для пассажира; специальными, то есть предназначенными для выполнения специальных функций или эксплуатации в специальных условиях.

ГОСТ Р 51815-2001 «Квадрициклы. Общие технические требования», введенный в действие с 1 июля 2002 г., устанавливает требования к четырехколесным механическим транспортным средствам, предназначенным для эксплуатации на дорогах общей сети. Эти транспортные средства относятся к категории мототранспортных средств и для них характерно применение значительного количества систем, узлов и агрегатов, используемых в производстве мотоциклов.

Общие характеристики квадрициклов: максимальная конструктивная скорость не менее 25 км/ч, максимальная мощность двигателя не более 15 кВт, снаряженная масса не более 400 кг (550 кг для транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов) без массы батарей в случае электрических транспортных средств (см. также комментарии к термину «разрешенная максимальная масса»).

**«Населенный пункт» – застроенная территория, въезды на которую и выезды с которой обозначены знаками 5.23.1–5.26.**

Правила содержат ряд требований, которые действуют только в населенных пунктах, например, о порядке расположения на проезжей части (раздел 9), о скорости движения (раздел 10), об остановке и стоянке (раздел 12), о пользовании внешними световыми приборами и звуковыми сигналами (раздел 19) и т. д.

Применительно к Правилам населенным пунктом является только такая территория, при въезде на которую установлены знаки 5.23.1, 5.23.2 или 5.25, а при выезде – знаки 5.24.1, 5.24.2 или 5.26 соответственно. Если перед началом застроенной территории установлен знак 5.25 (с голубым фоном), то это означает, что на данной дороге, проходящей через населенный пункт, не действуют требования Правил, относящиеся к населенным пунктам. Но при съезде с такой дороги исключение перестает действовать, в силу чего водитель на других дорогах в этом населенном пункте должен соблюдать предписания, касающиеся порядка движения в населенных пунктах.

**«Недостаточная видимость» – видимость дороги менее 300 м в условиях тумана, дождя, снегопада и тому подобного, а также в сумерки.**

В данном случае в Правилах имеется в виду лишь ухудшение видимости, обусловленное исключительно временным состоянием окружающей среды, а не рельефом местности, по которой пролегает дорога, ее геометрическими параметрами, наличием растительности или сооружений, ограничивающих видимость. Именно ухудшение видимости по метеорологическим условиям является особенно опасным, так как в большинстве случаев не представляется возможным с помощью дорожных знаков предупредить об этом водителей. Практически дальность видимости, о которой упоминают Правила, может быть определена по расстоянию различимости пешехода в темной одежде на фоне дороги.

Расстояние 300 м принято с учетом возможности остановки сближающихся на дороге встречных автомобилей при максимально разрешенной скорости 90 км/ч и коэффициенте сцепления шин с дорогой 0,30-0,35, что характерно для чистого увлажненного покрытия.

Сумерки охватывают некоторый период времени после захода солнца и до его восхода. Продолжительность этого периода зависит от географической широты места (на севере этот период более длительный, чем на юге). Для средней полосы России продолжительность сумерек колеблется от 30 до 60 мин. в зависимости от времени года и состояния атмосферы.

В условиях недостаточной видимости действия водителя дополнительно определяются пунктами 19.1, 19.3, 19.4, 19.7, 19.8 Правил.

**«Обгон» – опережение одного или нескольких транспортных средств, связанное с выездом на полосу (сторону проезжей части), предназначенную для встречного движения, и последующим возвращением на ранее занимаемую полосу (сторону проезжей части).**

Постановлением Правительства Российской Федерации от 10 мая 2010 г. № 316 определение этого маневра было пересмотрено. Принципиальным отличием нового толкования стало то, что отныне под обгоном подразумевается только такое опережение, которое связано с выездом на полосу (сторону проезжей части дороги), предназначенную для встречного движения. Это обстоятельство потребовало внести в определение уточнение о том, что маневр в обязательном порядке должен завершаться возвращением на ранее занимаемую полосу движения (сторону проезжей части).

Ранее обгон мог выполняться в том числе в пределах «своей» стороны дороги и не предполагал непременно возвращения на ранее занимаемую полосу.

Изменение определения термина потребовало полной переработки 11 раздела Правил, а также внесения изменений в пункт 9.4. Кроме того, в целях более четкой правовой регламентации данного маневра в Правила введено определение термина «опережение».

Указанное изменение терминологии было направлено на упрощение соответствующих норм Правил, а также на исключение разночтений при квалификации правонарушений в процессе осуществления правоприменительной практики.

**«Обочина» – элемент дороги, примыкающий непосредственно к проезжей части на одном уровне с ней, отличающийся типом покрытия или выделенный с помощью разметки 1.2.1 либо 1.2.2, используемый для движения, остановки и стоянки в соответствии с Правилами.**

Обочина (см. рис. 1.1 а) – конструктивный элемент дороги, ее ширина и покрытие регламентируются строительными нормами (СНиП 2.05.02–85 «Автомобильные дороги»). Как правило, обочина на 0,5–1,0 м укреплена дорожным покрытием для того, чтобы при съезде на нее автомобиля не разрушалась кромка проезжей части. Разметка служит для обозначения края проезжей части, а сплошную линию 1.2.1 разрешается пересекать для остановки на обочине и при выезде с нее. Случаи, когда обочина может быть использована для движения, остановки и стоянки, установлены разделами 4, 8, 9, 12, 24 Правил.

**«Ограниченная видимость» – видимость водителем дороги в направлении движения, ограниченная рельефом местности, геометрическими параметрами дороги, растительностью, строениями, сооружениями или иными объектами, в том числе транспортными средствами.**

Данный термин был введен постановлением Правительства Российской Федерации от 10 мая 2010 г. № 316 с целью более четкой регламентации отдельных норм Правил. В первую очередь, однозначное понимание соответствующих условий имеет принципиальное значение в контексте пункта 11.4 Правил, запрещающего выполнение обгона при ограниченной видимости.

Учитывая многообразие возможных ситуаций, рассматриваемое определение не содержит исчерпывающего перечня объектов и условий, которые могут ограничивать водителю видимость. При этом в определении перечислены наиболее распространенные примеры.

**«Опасность для движения» – ситуация, возникшая в процессе дорожного движения, при которой продолжение движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу возникновения дорожно-транспортного происшествия.**

Это понятие используется в некоторых пунктах Правил, регламентирующих общие требования к участникам дорожного движения и действия водителей при возникновении такой ситуации. Пункт 1.5 Правил предписывает участникам дорожного движения действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда. Положения абзаца 2 пункта 10.1 Правил конкретизируют действия водителя при возникновении опасности для движения, которую он в состоянии обнаружить. При этом водитель должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства.

Опасность для движения может возникнуть вследствие резкого торможения движущегося впереди транспортного средства, неожиданного появления на пути движения автомобиля людей, животных, а также возникшей технической неисправности транспортного средства и т. п.

Моментом возникновения опасности для движения следует считать момент, когда водитель ее обнаружил, либо момент, когда он должен был и мог предвидеть ее возникновение.

**«Опасный груз» – вещества, изделия из них, отходы производственной и иной хозяйственной деятельности, которые в силу присущих им свойств могут при перевозке создать угрозу для жизни и здоровья людей, нанести вред окружающей среде, повредить или уничтожить материальные ценности.**

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.