

## ПРИМЕНЕНИЕ ПОЛОЖЕНИЙ п. 10.1 ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ РФ В ЭКСПЕРТНОЙ ПРАКТИКЕ

**В.Ф. Гольчевский,**  
начальник кафедры АЭ и АП  
ФГОУ ВПО ВСИ МВД России,  
кандидат технических наук, доцент

**Ф.М. Власов,**  
старший преподаватель кафедры  
АЭ и АП  
ФГОУ ВПО ВСИ МВД России

*Оценка действий участников дорожного движения очень часто вызывает некоторые затруднения при их применении в экспертной практике. Затруднения применения пунктов и в отдельных случаях двойное толкование вызывается их разночтением основных понятий и терминов.*

*Данная статья предназначена для реализации единого экспертного подхода по применению п.10.1 Правил дорожного движения РФ*

*The assessment of the actions of the participants of the moving traffic often involves certain difficulties when used in the practice of an expert. Difficulties in the administration of the above mentioned regulations as well as their double meaning in some cases, is caused by the alternative version of the basic concepts and terms.*

*The given article is assigned to realize the unified expert approach in the administration of regulations of the Russian Federation Traffic Laws (paragraph 10.1\*.*

**Пункт 10.1.** Правил дорожного движения Российской Федерации звучит следующим образом: «Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленные ограничения (1), учитывая при этом интенсивность движения (2), особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения (3). Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля (4) за движением транспортного средства для выполнения требований Правил.

При возникновении опасности для движения (5), которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры (6) к снижению скорости, вплоть до остановки транспортного средства».

(1) Ограничение скорости движения ТС может определяться дорожными знаками (установленными на дорогах либо нанесенными на ТС) либо требованиями ПДД (пп. 10.2-10.4 и т.д.). Решение вопросов, связанных с превышением скорости ТС относительно требований знаков ограничения скорости, установленных на дороге (в зоне их действия) или нанесенных на

---

\* Golchevsky V.F., Vlasov F.M. Administration of regulations of the Russian Federation Traffic Laws (paragraph 10.1) in the practice of an expert.

ТС, производится путем сравнения величины действительной (фактической) скорости с величиной скорости, указанной на знаке.

Особенность решения вопросов о соответствии скорости ТС требованиям пп.10.2, 10.3 ПДД связана с тем, какой из знаков - 5.23.1; 5.23.2 "Начало населенного пункта" (наименование населенного пункта, указанное черной краской на белом фоне) или 5.25 "Начало населенного пункта" (наименование населенного пункта, указанное белой краской на синем фоне) - установлен на данной дороге при въезде в населенный пункт. Согласно приложению 1 (раздел 5), знак 5.25 "Начало населенного пункта" обозначает наименование и начало населенного пункта, в котором на данной дороге не действует требование ПДД, устанавливающее порядок движения в населенных пунктах.

(2) Интенсивность движения – количество автомобилей и других ТС, проходящих через определенное сечение дороги в единицу времени: за сутки или в среднем за час. Исходя из этого термина, водителю, которому неизвестно число ТС, проходящих по данному сечению участка дороги, следует вести ТС со скоростью, соответствующей насыщенности ТС на данном участке дороги.

(3) Вести ТС водитель должен с учетом дорожных условий (типа и состояния покрытия дороги, наличия и величины уклонов, поворотов дороги и т.д.). Критические значения скорости (например, по заносу и опрокидыванию автомобиля при поворотах), а также возможные величины радиуса поворотов с учетом типа и состояния покрытия, величин поперечных уклонов экспертам следует рассчитывать по разработанным методикам.

Помимо дорожных условий водитель должен учитывать метеорологические (ясно, дождь, снег, буран, туман и т.д.), в частности видимость в направлении движения. Следует различать общую видимость и видимость конкретного препятствия (конкретную видимость). "Общая видимость – расстояние от передней части ТС, на котором с места водителя четко различаются элементы дороги на пути движения: ориентирование на них позволяет вести ТС по проезжей части (в полосе движения, рекомендуемой ПДД)". Дальность видимости (относительно общей) элементов дороги зависит от геометрии и освещения (освещенности) дороги, атмосферных (метеорологических) условий, прозрачности элементов фар и лобового стекла. Поскольку на проезжей части дороги в соответствии с пп. 1.5, 2.5, 4.1-4.8, 5.1, 7.1, 7.2, 19.1, 19.3, 19.8, 23.4, 24.2 и т.д. ПДД не должно быть препятствий, которые водитель не может заблаговременно обнаружить, он при выборе скорости вправе ориентироваться только на изменение видимости элементов дороги, поэтому при расчете максимально допустимой скорости по условиям видимости дороги (элементов дороги) рекомендуется принимать минимальное время простой сенсомоторной реакции – 0,3 с. Скорость, выбранная водителем по условиям видимости дороги, должна быть меньше максимально допустимой (полученной при расчете).

"Конкретная видимость (или видимость конкретного препятствия) – расстояние от передней части ТС, на котором с места водителя препятствие может быть четко опознано по характерным признакам".

По сравнению с общей видимостью дальность видимости препятствия на дороге зависит еще от контрастности препятствия на фоне дороги и объектов придорожной обстановки, размеров препятствия и т.д.

В любом случае водитель не сможет выбирать скорость в расчете на видимость какого-то конкретного препятствия (неосвещенного, замаскированного, сливающегося с окружающим фоном и т.д.), поскольку для этого его сначала нужно увидеть и распознать.

В экспертной практике под препятствием понимается материальный объект на пути следования ТС, наезд на который, въезд в который или соприкосновение с которым могут вызвать какое-либо повреждение или повлечь нежелательные последствия. Часть 2 п.10.1 ПДД обязывает водителей ТС к принятию мер к снижению скорости вплоть до остановки при возникновении опасности для движения, а также произвести "вынужденную остановку", вызванную "появлением препятствия на дороге" (п.1.2 ПДД), которые водитель в состоянии обнаружить с расстояния конкретной видимости этого препятствия либо в связи с другими обстоятельствами.

Поскольку на проезжей части дороги, предназначенной для движения ТС, не должно быть препятствий, которые водитель не может заблаговременно обнаружить, как отмечено в работе, возникновение, появления такого препятствия, как правило, бывает неожиданным для водителя. Водитель, следуя со скоростью, выбранной по условиям видимости дороги, может быть подготовлен к изменениям дорожных условий (поворотов, уклонов и т.д.), но не подготовлен к возникновению (появлению) неожиданного препятствия. Поэтому, время его реакции в этом случае увеличивается. В указанной работе содержатся величины экспериментально-расчетного времени реакции водителя в зависимости от степени сложности ТС, малозаметности препятствия. Эти величины предназначены для использования в расчетах связанных с торможением и маневром ТС.

(4) Второе предложение этого пункта дополняет и разъясняет первое. Скорость должна обеспечивать возможность контроля за движением для выполнения ПДД, например возможность остановить ТС на расстоянии видимости элементов дороги чтобы не "прозевать" поворот, не съехать с дороги и т.д., и выполнить требование ПДД, двигаясь по проезжей части. Скорость должна обеспечить возможность пройти поворот дороги без заноса и опрокидывания, ибо при избранной скорости ТС может двигаться с постоянным радиуса поворота больше без потери устойчивости. Если же этот радиус не совпадает с радиусом поворота дороги, то ТС либо выедет за пределы проезжей части, либо будет пересекать линии разметки и т.д. Утверждать, что скорость не обеспечивала возможность контроля за движением, можно лишь тогда, когда доказано, что именно она (скорость) явилась причиной потери контроля за движением. Например, при потере устойчивости на прямом (без поворота) участке дороги потеря контроля за

движением, т.е. потеря устойчивости (управляемый занос не учитывается), происходит под действием боковых сил или поворачивающих моментов. Скорость движения может быть лишь одним из условий, влияющих на величину заноса, а не на его начало, т.е. скорость позволяла, "давала возможность постоянного контроля" за движением ТС, а потеря устойчивости, но не потеря контроля за движением, произошла по другой причине.

В части 2 п.10.1 отмечено, что водитель должен принять возможные меры к снижению скорости, вероятно, учитывая и состояние проезжей части. Таким образом, потеря устойчивости при экстренном торможении при блокировке колес как следствие возникновения опасности для движения не может служить подтверждением того, что скорость не обеспечивала возможность постоянного контроля за движением ТС.

Вывод эксперта о том, что действия водителя по выбору скорости движения ТС не соответствовали требованиям ч.1 п.10.1. ПДД может считаться только в том случае, если он получен на основании сравнения данных фактической скорости движения ТС и допустимой, рассчитанной экспертом или обозначенной для конкретных условий.

(5) Опасность для движения - изменение любого элемента системы "водитель - автомобиль - дорога - среда" (ВАДС), ухудшающее взаимодействие элементов и способное повлечь за собой неблагоприятные последствия. ПДД являются системой норм, регламентирующей часть правовых отношений в системе ВАДС. Исходя из требований ПДД, под опасностью для движения следует понимать следующее, несколько упрощенное, понятие: опасность для движения – обстоятельства, ухудшающие условия движения (изменение дорожных и метеорологических условий, технического состояния транспортного средства и перевозимого груза, состояние водителя и пассажира), либо появление (возникновения) препятствия на дороге. Это понятие вытекает, в основном из пп. 1.2 и 10.1 (термин "вынужденная остановка") ПДД.

В ПДД отсутствуют указания о том, когда можно считать ту или иную опасность для движения реальной. Опасность возникает при конкретной совокупности обстоятельств, эта совокупность неповторима, ДТС многообразны, но опасность для движения есть объективная познаваемая реальность. Речь идет об опасности наезда, столкновения, опрокидывания ТС, об угрозе жизни и здоровью людей, сохранности имущества (причинению вреда). Опасность может проявляться постепенно или возникать внезапно, быть осознанной или нет как теми, кто создал ее, так и теми, кому она угрожает.

ДТС – совокупность развивающихся событий на дороге, обусловленных взаимодействиями участников движения в определенных пространственно-временных границах.

В методических рекомендациях для экспертов рассматриваются как свободные, так и сложные ДТС.

Свободные ДТС – ситуации, в которых не возникает препятствий для движения ТС и водитель не создаст помех (его ТС не является препятствием) для других участников движения.

Опасность для движения может возникать постепенно, например, отворачивание какой-либо гайки которое в дальнейшем приведет к отсоединению колеса. В таких условиях возникновение опасности можно обнаружить визуально и по конкретным признакам (стук, шум, запах гари и т.д.), иногда за очень короткое время (внезапное поднятие капота двигателя, выход из строя света фар при движении в темное время, внезапное ослепление и т.д.).

При определенных условиях (обстоятельствах) возникновения опасности для движения ПДД в обязательном порядке предусматривают принятие мер к снижению скорости вплоть до остановки: при ослеплении (п.19.2), при красном сигнале светофора или запрещающем жесте регулировщика (п.6.13), если перед нерегулируемым пешеходным переходом остановилось или замедлило движение ТС (п.14.2) и т.д.

Методическое обеспечение решения этого вопроса изложено во многих работах.

При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, может решаться вопрос о том, на каком расстоянии может остановиться ТС в конкретных дорожных условиях в зависимости от его технического состояния и скорости движения. Что касается параметров торможения ТС, то значения времени реакции водителя при возникновении опасности для движения (для свободных ДТС) приведены в работе. Здесь же изложены особенности, по которым значения времени реакции отличаются друг от друга при разных обстоятельствах возникновения опасности для движения.

Возникновение (появление) препятствия, что по п. 10.1 также является возникновением опасности, следует понимать (рассматривать) как процесс, связанный со сложной ДТС, в отдельных случаях протекающей в очень короткое время. Согласно п. 1.2 вынужденная остановка – это прекращение движения ТС не только из-за его технической неисправности или опасности, создаваемой перевозимым грузом, состоянием водителя (пассажира), но и появлением препятствия на дороге.

Сложная ДТС – совокупность развивающихся событий на дороге, связанных с возникновением в поле зрения водителя вероятного препятствия, которое он в состоянии обнаружить.

Когда водитель при появлении или возникновении препятствия, т.е. в процессе возникновения препятствия в сложной ДТС, в состоянии (с учетом видимости препятствия) обнаружить, что объект станет препятствием, то ему следует принять меры к снижению скорости вплоть до остановки.

В процессе возникновения препятствия, которым может быть двигающийся объект (например, пешеход или другой водитель), необходимо проведение правовой оценки ситуации (вправе ли водитель рассчитывать на то, что другой участник движения будет соблюдать ПДД), так как согласно п.

1.5, участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения. С другой стороны, у водителя в конкретной ДТС может быть достаточно оснований полагать и он в состоянии осознать (он должен был и мог предвидеть), что другой участник движения не выполнит ПДД, станет препятствием (в том числе и с несоответствием п.1.5 ПДД). Это зависит от возраста, физического и психофизического состояния, стажа работы, опыта интеллекта и других субъективных качеств конкретного водителя. Известно, что "при расчете времени, скорости движения и расстояния эксперт исходит из заданного следователем (судом) момента, когда водитель, по оценке органа, назначившего экспертизу, должен был или мог обнаружить и осознать наличие препятствия для движения, либо должен был и мог предвидеть возникновение опасности для движения (появление препятствия)" и "эксперт-автотехник не вправе исследовать обстоятельства, касающиеся определения психического отношения лица к своим действиям и их последствиям, а также психического и физического состояния участников ДТП. Эксперт-автотехник не должен определять, в частности, момент, когда данный водитель ТС мог предвидеть возникновение опасности для движения (появление препятствия)". Для решения вопросов о технической возможности предотвратить происшествие эксперту-автотехнику следует исходить из заданного в постановлении (определении) о назначении экспертизы момента, когда в конкретной ДТС (при конкретном ДТП) конкретный водитель был в состоянии обнаружить возникновение опасности для движения (возникновение препятствия), а при отсутствии указанного момента заявлять ходатайство о предоставлении дополнительных исходных данных.

Нет необходимости в заявлении ходатайства о нем только тогда, когда установлено, что объект неподвижен и является препятствием в условиях его ограниченной видимости. В таких ситуациях момент, когда водитель в состоянии обнаружить препятствие (опасность для движения) становится ясен по самому определению конкретной видимости препятствия, т.е. на расстоянии от передней части ТС, на котором с места водителя препятствие может быть четко опознано по характерным признакам. То же относится и к движущимся вдоль дороги препятствиям в условиях ограниченной видимости, например, пешехода, ТС без освещения и т.д.

Если объект движется, пересекая проезжую часть дороги, момент, когда водитель был в состоянии обнаружить опасность для движения, т.е. возникновение препятствия имеет очень большое значение как для решения вопроса о наличии или отсутствии технической возможности предотвратить происшествие (наезд, столкновение), так и для решения вопросов о действиях водителя (п.10.1 ПДД). Например, в случае пересечения пешеходом проезжей части (как наиболее распространенного вида ДТП), пешеход сначала движется на путь движения ТС (препятствие появляется), затем выходит на путь следования ТС (препятствие возникло), а при

дальнейшем движении (и благоприятном исходе) перестает быть препятствием.

"Объектом исследования эксперта–автотехника не могут быть действия пешехода. При решении вопроса о технической возможности предотвращения ДТП исследуется лишь фактический маршрут пешехода по проезжей части дороги перед происшествием и расстояние, на котором находился автомобиль от пешехода в момент возникновения опасности для движения и в заданный следователем (судом) момент, водитель должен был и мог принять меры к предотвращению происшествия".

(6) При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки с учетом технического состояния груза и дорожных условий. Принятие мер при этом обязательно даже при отказе рабочей тормозной системы; затем производится вынужденная остановка и начало обеспечения исправного технического состояния (п.2.3.1 ПДД).

### **Литература:**

1. Правила дорожного движения Российской Федерации. М.: Третий Рим, 2006. 48 с
2. Кристи Н.М. Решение отдельных типовых задач судебной автотехнической экспертизы ВНИИСЭ СССР, М., 1988 г
3. Суворов Ю.Б., Чава И.И. Судебная дорожно-транспортная экспертиза. Экспертное исследование обстоятельств ДТП, совершенных в нестандартных ДТС и особых дорожных условиях. - М.: РФЦСЭ,2002.