

СОГЛАСОВАНЫ
Главным управлением
ГИБДД СОБ МВД России
20 декабря 2002 года №13/4–5393

УТВЕРЖДЕНЫ
Решением Президиума
Российского Союза Автостраховщиков
и Совета Ассоциации
страховщиков ответственности
владельцев автотранспорта
22 октября 2002 года

ПРАВИЛА
применения типовых схем
дорожно–транспортных происшествий и распределения
ответственности участников дорожно–транспортного
происшествия за причиненный ими вред

Содержание:

Общие положения

1. Термины, определения и условные обозначения, применяемые в тексте
2. Типовые схемы дорожно–транспортных происшествий и степень ответственности участников дорожно–транспортного происшествия в соответствующей ситуации
3. Описание типовых схем и методика их применения

Раздел 1. Дорожно–транспортные происшествия при движении транспортных средств в одном направлении

- 1.1. Дорожно–транспортные происшествия при движении транспортных средств в одном направлении в одном ряду
- 1.2. Дорожно–транспортные происшествия при движении транспортных средств в одном направлении в двух рядах

Раздел 2. Дорожно–транспортные происшествия при встречном движении транспортных средств (при движении в противоположных направлениях)

Раздел 3. Дорожно–транспортные происшествия при движении транспортных средств в разных направлениях

Раздел 4. Дорожно–транспортное происшествие при столкновении с неподвижным транспортным средством

Раздел 5. Дорожно–транспортные происшествия при несоблюдении сигналов светофора, указаний регулировщика, дорожных знаков, дорожной разметки, правил маневрирования, безопасного движения и иных положений Правил дорожного движения

5.1. Дорожно–транспортные происшествия при проезде на запрещающие сигналы светофора или регулировщика, несоблюдении требований запрещающих знаков или указаний дорожной разметки

5.2. Дорожно–транспортные происшествия при несоблюдении указаний дорожных знаков, правил маневрирования и иных положений Правил дорожного движения.

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ (ВВЕДЕНИЕ)

Настоящие Правила применения типовых схем дорожно–транспортных происшествий и распределения ответственности участников дорожно–транспортного происшествия за причиненный ими вред (далее по тексту Правила) разработаны в соответствии с Правилами дорожного движения Российской Федерации, с учетом опыта применения типовых схем дорожно–транспортных происшествий в европейских странах.

Правила устанавливают общие положения и методы распределения ответственности между участниками дорожно–транспортных происшествий (ДТП) по ситуациям, соответствующим приведенным типовым схемам при согласии всех заинтересованных лиц на установление ответственности без обращения в суд.

Настоящие правила предназначены для:

- страховых компаний при рассмотрении страховых событий по договорам страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств и/или страхования транспортных средств;
- иных заинтересованных лиц и ведомств.

Правила не применяются, в следующих случаях:

- при участии в ДТП пешеходов;
- при несогласии на применение настоящих Правил одного или нескольких заинтересованных лиц (участников ДТП);
- не предусмотренных настоящими Правилами;
- при одновременных у обоих участников ДТП нарушений, приведенных в Ситуациях 50 или 51;
- при несогласии одного из участников с обстоятельствами ДТП;
- при смысловых противоречиях (несоответствиях) содержащихся в материалах ДТП и/или невозможности установить и оценить обстоятельства ДТП;
- если по факту или последствиям ДТП возбуждено и не прекращено уголовное дело и отсутствует возможность его прекращения в связи с деятельным раскаянием или примирением сторон.

В этих случаях, а также при несогласии одного или нескольких заинтересованных лиц (участников ДТП) с принятым по настоящим Правилам решением, следует руководствоваться общим порядком определения виновности участников дорожно–транспортных происшествий и их ответственности за ущерб, причиненный в результате ДТП, установленным законодательством Российской Федерации.

1. ТЕРМИНЫ, ОПРЕДЕЛЕНИЯ И УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В ТЕКСТЕ

В настоящих Правилах в дополнение к основным понятиям и терминам, приведенным в Правилах дорожного движения, используются следующие термины, определения и условные обозначения:

«Дорожная разметка» – линии, полосы, стрелы, надписи и другие обозначения на проезжей части (горизонтальная разметка) или на дорожных сооружениях и элементах оборудования дорог (вертикальная разметка), соответственно устанавливает определенные режимы и порядок движения или показывает габариты дорожных сооружений и элементов оборудования дорог и служит средством зрительной ориентации.

«Задняя часть транспортного средства» – это часть транспортного средства, включающая следующие детали (предусмотренные конструкцией транспортного средства): задняя панель, крышка багажника (или задняя дверь), запасное колесо и кожух запасного колеса, расположенные на задней двери, стекло задка (задней двери), задний бампер, крыло заднее правое и левое, задние фонари, иные детали или их части, расположенные в плоскости задней панели.

Если точка удара (удар) пришлась в заднюю часть транспортного средства, это означает, что повреждены одна или несколько деталей, входящих в состав задней части.

«Место, закрытое (ограниченное) для общего движения» – это место:

- перед которым установлен знак, запрещающий движение любых транспортных средств (Движение запрещено);
- являющееся подъездом к зданию (сооружению), предназначенное для обслуживания исключительно этого здания (сооружения) и не являющееся частью коммунальной, муниципальной или федеральной дорожно-транспортной сети;
- обозначенное знаком запрещения (Дорожные знаки: 3.1, 3.3 – 3.15) или ограничения движения кроме определенной категории лиц (проживающие в закрытом районе и прочее);
- запрет на въезд в которое обозначен цепью, шлагбаумом или каким-либо ограждением.

В качестве места, закрытого (ограниченного) для общего (общедоступного) движения рассматриваются, также: прилегающие территории, то есть места, предназначенные для стоянки, проезжие части, не выходящие непосредственно на другую проезжую часть, пешеходные дорожки, привокзальные пути, как любое другое подобное место, такое как станция техобслуживания и т.п.

«Нарушение осевой линии» – нахождение транспортного средства на осевой линии (на линии горизонтальной дорожной разметки, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений) с выездом или без такового на полосу встречного движения для совершения поворота, разворота, обгона, объезда препятствия и совершения иных маневров.

«Осевая линия» – условная линия, разделяющая проезжую часть на две равные части или совпадающая с линией горизонтальной дорожной разметки, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений. Полосы, зарезервированные для движения некоторых категорий транспортных средств (автобусы, троллейбусы, такси, велосипеды, мопеды т.п.) не учитываются при определении Осевой линии по ширине проезжей части, если нет дорожной разметки, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений.

В случаях если участок проезжей части отведен под парковку, осевая линия определяется по свободной части дороги, при отсутствии линий горизонтальной дорожной разметки, пересечение которых запрещено правилами дорожного движения.

На дорогах с двусторонним движением, имеющих три полосы, обозначенные разметкой (за исключением дорог с реверсивным движением), из которых средняя используется для движения в обоих направлениях, разрешается выезжать на эту полосу только для обгона, объезда, поворота налево или разворота, «Осевая линия» определяется как середина центральной полосы.

На дорогах, имеющих разное количество полос для движения в противоположных направлениях, «Осевая линия» совпадает с линией горизонтальной разметки, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений.

«Парковка» (parking) – место, предназначенное для стоянки (остановки) транспортных средств.

«Регулируемый перекресток» – перекресток, где очередность движения определяется сигналами светофора или регулировщика, считается регулируемым.

При желтом мигающем сигнале, неработающих светофорах или отсутствии регулировщика перекресток считается нерегулируемым.

Условные обозначения:

«ПДД» – правила дорожного движения.

«0» – обозначает, что участник ДТП не несет ответственность за ущерб, причиненный в результате ДТП;

«1» – обозначает, что участник ДТП несет полную ответственность за ущерб, причиненный в результате ДТП;

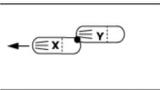
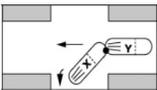
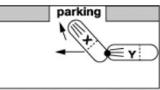
«1/2» – обозначает, что оба участника ДТП (обоюдно) несут ответственность за ущерб, причиненный в результате ДТП.

2. ТИПОВЫЕ СХЕМЫ ДОРОЖНО–ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И СТЕПЕНЬ ОТВЕТСТВЕННОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНО–ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ В СООТВЕТСТВУЮЩЕЙ СИТУАЦИИ

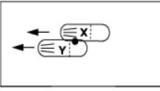
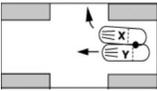
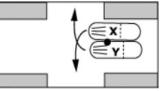
Индекс Ситуа- ции*	Схема ДТП и описание ситуации	Распре- деление ответст- венности между участни- ками ДТП
--------------------------	----------------------------------	---

Раздел 1. ДТП при движении транспортных средств в одном направлении

1.1. ДТП при движении транспортных средств в одном направлении в одном ряду

10	10.1	10.2	10.3	X	Y
<p>X и Y – двигались в одном направлении. Транспортное средство X получает удар в заднюю часть.</p> <p>Y – во всех случаях рассматривается как нарушивший ПДД.</p>				0	1

1.2. ДТП при движении транспортных средств в одном направлении в двух рядах

13	13.1	13.2	13.3	X	Y
<p>X и Y – двигались в одном направлении в двух рядах:</p> <ul style="list-style-type: none"> – без совершения маневров; – когда X совершал маневр (поворот направо или перестроение в правый ряд); – и когда X и Y оба совершали поворот. <p>Во всех случаях оба участника ДТП</p>				1/2	1/2

	рассматриваются как нарушившие ПДД.				
15	15.1	15.2	15.3	0	1
	<p>Х и Y – двигались в одном направлении в двух рядах Y совершал маневр (поворот, перестроение) из своего ряда, пересекая ряд X. X двигался по своему ряду. Во всех случаях Y рассматривается как нарушивший ПДД.</p>				
17	17.1	17.2	17.3	1/2	1/2
	<p>Y совершал маневр (поворот налево) из не соответствующего для совершения данного маневра (правого) ряда. X двигался по осевой линии (по линии горизонтальной дорожной разметки) или пересек ее, выехав на полосу встречного движения. Во всех случаях оба участника ДТП рассматриваются как нарушившие ПДД.</p>				

Раздел 2. ДТП при встречном движении транспортных средств (при движении в противоположных направлениях)

X Y

20	20.1	20.2	20.3	0	1
	<p>Y наехал на осевую линию (линию дорожной разметки) или пересек ее, выехав на полосу (сторону) встречного движения (в том числе и совершая поворот</p>				

налево, разворот) –
 во всех случаях
 рассматривается как
 нарушивший ПДД.
 X – во всех случаях
 рассматривается как
 движущийся
 (двигавшийся) по своей
 полосе.

21	21.1	21.2	21.3	1/2	1/2
<p>X и Y – выехали на осевую линию (линию дорожной разметки) или пересекли ее с выездом на полосу встречного движения (в том числе для совершения поворота, разворота или иного маневра). Во всех случаях оба участника ДТП рассматриваются как нарушившие ПДД.</p>					

Раздел 3. ДТП при движении транспортных средств в разных направлениях

X Y

30	30.1	30.2	30.3	0	1
<p>X и Y – двигались по своим полосам. X – имеет преимущественное право проезда (двигался справа от Y). Y – во всех случаях рассматривается как нарушивший ПДД.</p>					
31	31.1	31.2	31.3	1/2	1/2
<p>X – имевший преимущественное право проезда (двигался справа от Y), совершал свое движение по осевой</p>					

линии (по линии горизонтальной дорожной разметки, за исключением непрерывной линии) или пересек ее, выехав на полосу встречного движения.
 Y двигался по своей полосе.
 Во всех случаях оба участника ДТП рассматриваются как нарушившие ПДД.

Раздел 4. ДТП при столкновении с неподвижным транспортным средством

X Y

40

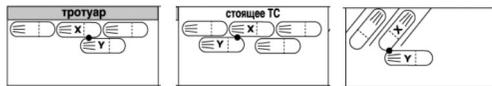
40.1

40.2

40.3

X припаркован в разрешенном месте или на обозначенной стоянке, или на остановке.
 Y двигался по своей полосе – во всех случаях рассматривается как нарушивший ПДД.

0 1



43

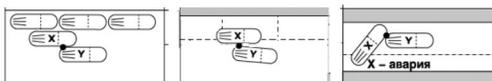
43.1

43.2

43.3

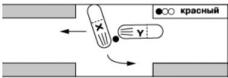
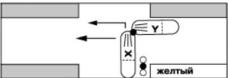
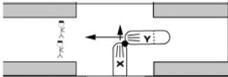
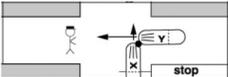
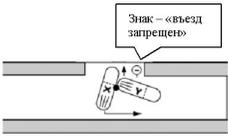
X припаркован полностью или частично вне зоны парковки или в неразрешенном месте, или с нарушением правил остановки (включая аварийную остановку).
 Y двигался по своей полосе.
 Во всех случаях оба участника ДТП рассматриваются как нарушившие ПДД.

1/2 1/2



Раздел 5. ДТП при несоблюдении сигналов светофора, указаний регулировщика, дорожных знаков, дорожной разметки, правил маневрирования, безопасного движения и иных положений ПДД

5.1. ДТП при проезде на запрещающий сигнал светофора или регулировщика, несоблюдении требований запрещающих знаков или указаний дорожной разметки

		А	Б	Х	У
50					
50.1	<p>Х совершал движение на разрешающий сигнал светофора или заканчивал проезд перекрестка после смены сигнала светофора. У двигался на запрещающий сигнал светофора (не соблюдал сигналы светофора). У – во всех случаях рассматривается как нарушивший ПДД.</p>			0	1
50.2	<p>Х двигался по своей полосе на разрешающие сигналы светофора или регулировщика. У не соблюдал требования сигналов светофора или указания регулировщика (сотрудника ГИБДД). У – во всех случаях рассматривается как нарушивший ПДД.</p>			0	1
50.3	<p>У совершал движение не соблюдая требования запрещающих знаков (проезд запрещен, поворот запрещен, обгон запрещен и т.п.) – во всех случаях рассматривается как нарушивший ПДД.</p>			0	1

<p>50.4 У при движении пересек сплошную линию горизонтальной дорожной разметки, не соблюдал требования (указания) дорожной разметки, в частности, направление движения по полосам или двигался по тротуару – во всех случаях рассматривается как нарушивший ПДД.</p>			<p>0 1</p>
--	--	--	------------

5.2. ДТП при несоблюдении указаний дорожных знаков, правил маневрирования и иных положений ПДД **X Y**

51 А Б

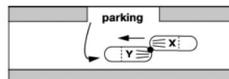
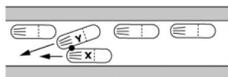
<p>51.1 У при движении не соблюдал требования (указания) дорожных знаков (знаков приоритета) или не уступил дорогу маршрутным транспортным средствам, отъезжающим от обозначенной остановки в населенном пункте – во всех случаях рассматривается как нарушивший ПДД.</p>			<p>0 1</p>
---	--	--	------------

<p>51.2 С транспортного средства У падает какой-либо предмет или деталь автомобиля или уже упал (упала) – во всех случаях рассматривается как нарушивший ПДД.</p>			<p>0 1</p>
---	--	--	------------

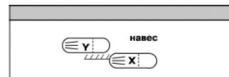
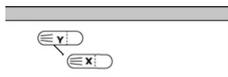
<p>51.3 У двигался задним ходом или совершал разворот, или занял положение поперек проезжей</p>			<p>0 1</p>
---	--	--	------------

части – во всех случаях рассматривается как нарушивший ПДД.

51.4 У выезжал с места стоянки, места закрытого (ограниченного) для общего движения, со двора, с грунтовой дороги – во всех случаях рассматривается как нарушивший ПДД. X – двигался по своей полосе. 0 1



51.5 У открыл дверь (борт и т.п.) своего транспортного средства – во всех случаях рассматривается как нарушивший ПДД. X – двигался по своей полосе. 0 1



* Приведенные индексы ситуаций соответствуют индексам, применяемым в европейских странах в так называемом «Европейском протоколе»

3. ОПИСАНИЕ ТИПОВЫХ СХЕМ, МЕТОДИКА ИХ ПРИМЕНЕНИЯ И ОСНОВАНИЯ ПРИВЛЕЧЕНИЯ К ОТВЕТСТВЕННОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНО–ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

По настоящим Правилам на участника ДТП может быть возложена полностью или частично ответственность за ущерб, причиненный в результате ДТП другим участникам ДТП или иным потерпевшим лицам только при признании и/или установлении в действиях (бездействии) участника ДТП нарушений Правил дорожного движения, явившихся по настоящим Правилам причиной ДТП, за исключениями, оговоренными законодательством Российской Федерации.

Частичная (включая обоюдную) ответственность участника ДТП наступает при наличии в действиях других участников нарушений ПДД, связанных с несоблюдением ими дистанции, правил маневрирования, сигналов светофора или регулировщика, указаний или предписаний дорожных знаков и дорожной разметки, правил парковки и остановки, а также правил перевозки грузов и т.п., послуживших совершению ДТП.

Приведенные в Правилах типовые схемы могут быть применимы по аналогии к рассмотрению ДТП с более чем двумя участниками.

Рассмотрение обстоятельств ДТП и определение степени ответственности каждого из участников ДТП по настоящим Правилам производится на основании имеющихся материалов ДТП (документов составленных: сотрудниками ГИБДД и/или участниками ДТП, и/или представителями страховых компаний и т.п.).

Раздел 1. Дорожно–транспортные происшествия при движении транспортных средств в одном направлении

Порядок, определенный настоящим разделом, применяется при определении степени ответственности участников ДТП, при столкновении транспортных средств двигавшихся в одном ряду или двух рядах в одном направлении.

1.1. Дорожно–транспортные происшествия при движении транспортных средств в одном направлении в одном ряду

Ситуация 10:

Х и Y – двигались в одном направлении в одном ряду. Транспортное средство Х получило удар в заднюю часть.

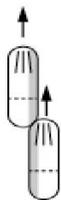
Ситуация 10, где во всех случаях Y признается нарушившим один или несколько следующих пунктов ПДД – 9.10, 10.1 и в полной мере несет ответственность за ущерб, причиненный в результате ДТП, применяется только в происшествиях при движении транспорт–

ных средств в одном направлении и в одном ряду, когда транспортное средство X в результате столкновения с транспортным средством Y получает повреждения задней части.

Схема 10.1. При нанесении удара транспортным средством Y в заднюю часть X, включая нанесение Y бокового удара в заднюю часть X (например: при заносе транспортного средства Y или при совершении им маневра);

Схема 10.2. При совершении X поворота в боковой проезд, когда удар был получен в обстоятельствах, указанных в Схеме 10.1;

Схема 10.3. Если X движется к месту стоянки или совершает парковку вперед по ходу движения на правой или левой стороне проезжей части, въезжает справа или слева на место стоянки, во двор, в место, закрытое для общедоступного движения, или на дорогу без покрытия.



Применительно к Ситуации 10, находящимися в одном ряду, рассматриваются транспортные средства полностью или частично перекрывающие друг друга.

В случае оспаривания водителем транспортного средства Y факта нарушения им ПДД, установление удара в заднюю часть транспортного средства недостаточно для доказательства движения в одном ряду, поскольку этот удар может быть следствием выезда в другой ряд транспортного средства, получившего удар сзади. Поэтому факт движения в одном ряду должен подкрепляться дополнительными доказательствами (показаниями участников и очевидцев ДТП, схемой ДТП, отчете аварийного комиссара, протоколе или в ином документе ответственных должностных лиц и т.п.).

При отсутствии данных доказательств движение считается производимым в двух рядах и Ситуация 10 не применяется. Тогда следует применить Ситуации 13, 15 или 17.

Ситуация 10 также не применяется в случаях, если:

- точка удара расположена в другом месте, не в задней части транспортного средства;
- столкновение транспортных средств произошло при совершении обгона;
- при движении транспортных средств в двух рядах, одним из доказательств которого служит расположение точки удара сбоку транспортного средства, даже если она расположена позади задних колес.



1.2. Дорожно–транспортные происшествия при движении транспортных средств в одном направлении в двух рядах

Ситуация 13:

X и Y – двигались в одном направлении в двух рядах.

Ситуация 13, где во всех случаях оба водителя X и Y признаются нарушившим

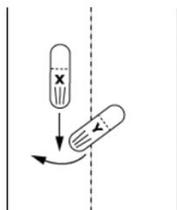
один или несколько пунктов ПДД – 8.5, 9.10, 10.1, применяется только в следующих происшествиях:

Схема 13.1. Транспортные средства X и Y двигались в двух рядах в одном направлении без изменения ряда, или если отсутствуют доказательства изменения ряда транспортным средством Y;

Схема 13.2. Транспортное средство X совершало маневр (поворот направо или пере-строение в правый ряд);

Схема 13.3. Транспортные средства X и Y оба совершали поворот.

Ситуация 15:



X и Y – двигались в одном направлении в двух рядах.

Y – совершал маневр (поворот, перестроение) из своего ряда, пе-ресекая ряд (направление движения) X.

X – двигался по своему ряду.

Ситуация 15 применяется только (схемы 15.1 – 15.3), если X и Y двигались в двух рядах в одном направлении и если Y, совершая ма-невр (поворот, перестроение) или иное изменение направления дви-жения, пересек ряд (направление движения) X.

Во всех случаях (схемы 15.1 – 15.3) Y признается нарушившим один или одновременно несколько пунктов ПДД – 8.4, 8.5, 8.7.

Схема 15.1. ДТП – столкновение транспортных средств явилось следствием нарушения Y требований п. 8.5 ПДД. Y совершая поворот на парковку, не занял соответствующее крайнее положение на проезжей части и пересек ряд (направление движения) X, двигавшегося по своей полосе (своему ряду).

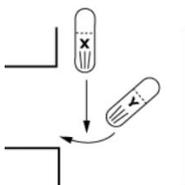


Схема 15.2. ДТП – столкновение транспортных средств явилось следствием нарушения Y требований п. 8.5, 8.7 ПДД. Y совершая по-ворот в боковой проезд, не занял соответствующее крайнее положе-ние на проезжей части и пересек ряд (направление движения) X, дви-гавшегося по своей полосе (своему ряду).

Схема 15.3. ДТП – столкновение транспортных средств явилось следствием нарушения Y требований п. 8.4, 8.5 ПДД. Y совершая пе-рестроение или поворот на парковку, не занял соответствующее крайнее положение на проезжей части и пересек ряд (направление движения) X, двигавшегося по своей полосе (своему ряду).

Эта ситуация применяется даже когда Y при совершении маневра (перестроении, по-вороте) или ином изменении направления движения получил удар в заднюю часть.

Ситуация 17:

Х и Y – двигались в одном направлении в двух рядах.

Y – совершал маневр (поворот налево) из не соответствующего для совершения данного маневра (правого) ряда.

X – двигался по осевой линии (по линии горизонтальной дорожной разметки) или пересек ее, выехав на полосу встречного движения.

Ситуация 17 применяется в происшествиях, приведенных на схемах 17.1 – 17.3, где во всех случаях признаются нарушившими требования одного или нескольких пунктов ПДД – 1.3, 8.5, 8.7, 9.1 – 9.3, 9.7 – оба водителя (X и Y).

Схема 17.1. ДТП – столкновение при пересечении транспортным средством X осевой линии (линии горизонтальной дорожной разметки) с выездом на полосу встречного движения, что является нарушением требований одного или одновременно нескольких пунктов – 1.3, 9.1, 9.2, 9.7 ПДД, и совершением маневра (поворот налево в боковой проезд) транспортным средством – Y с нарушением требований пунктов 8.5 и/или 8.7 ПДД.

Схема 17.2. ДТП – столкновение при движении транспортного средства X по осевой линии (линии горизонтальной дорожной разметки) с частичным выездом на полосу встречного движения, что является нарушением требований одного или одновременно нескольких пунктов – 1.3, 9.1, 9.2, 9.7 ПДД, и совершением маневра (поворот налево в боковой проезд) транспортным средством – Y с нарушением требований пунктов 8.5 и/или 8.7 ПДД.

Схема 17.3. ДТП – столкновение при движении транспортного средства X по осевой линии (по средней полосе дороги с двухсторонним движением, имеющей три полосы для движения), что является нарушением требований одного или одновременно нескольких пунктов – 1.3, 9.1, 9.3 ПДД, и совершением маневра (поворот налево в боковой проезд) транспортным средством Y с нарушением требований пунктов 8.5 и/или 8.7 ПДД.

Ситуация 17 не применяется в случаях если:

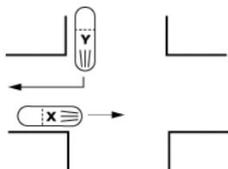
– будет доказано отсутствие движения транспортного средства X по осевой линии и/или ее пересечения с выездом на полосу встречного движения;

– проезжая часть, по которой двигались транспортные средства X и Y – является дорогой с односторонним движением или регулируется знаком приоритета, или светофором,

в указанных случаях следует применять – Ситуацию 15.

Раздел 2. Дорожно–транспортные происшествия при встречном движении транспортных средств (при движении в противоположных направлениях)

Порядок, определенный настоящим разделом, применяется при определении степени



ответственности участников ДТП, при столкновении транспортных средств двигавшихся во встречных направлениях.

В случае ДТП, когда транспортное средство Y совершало поворот направо, а транспортное средство X двигалось в указанном на схеме направлении, в зависимости от того имеются ли в материалах ДТП доказательства нарушения осевой линии (выезд на осевую линию, линию дорожной разметки, на полосу встречного движения) транспортным средством X и/или Y, применяется Ситуация 20 или 21.

2.1. Ситуация 20:

Y – наехал (въехал) на осевую линию (линию дорожной разметки) или пересек ее, выехав на полосу (сторону) встречного движения (в том числе при совершении поворота налево, разворота).

X – двигался по своей полосе.

Ситуация 20 применяется в происшествиях, обозначенных на схемах 20.1 – 20.3 при нарушении Y осевой линии (обгон, поворот, разворот, выезд на полосу встречного движения). Нарушение Y осевой линии должно подтверждаться следующими доказательствами:

1. Смещение влево или боковой занос с выездом (наездом) на осевую линию (на линию дорожной разметки и/или на полосу встречного движения).

Примечание: Смещение или боковой занос считается совершенным влево, если нет иных доказательств, подтверждающих обратное. При наличии доказательств, подтверждающих обратное – Ситуация 20 не применяется.

2. Неоспариваемой записью в документе, составленном водителями транспортных средств, или в отчете (документах) ответственных должностных лиц такой как: «ехать влево, прижать слева, быть слева, срезать поворот, взять слишком широкий разворот, влево или слишком влево, двигаться или быть посередине проезжей части, заносить, встать поперек, скользить, потерять управление, уйти прямо в поворот (направо), сместиться или быть смещенным».

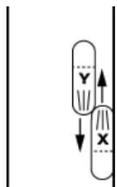
3. Схемой ДТП, на которой обозначено место расположения транспортного средства.

4. Местом расположения зоны или точки столкновения транспортных средств – на стороне (на полосе) встречного движения.

5. Имеющимися доказательствами, подтверждающими движение X по своей полосе:

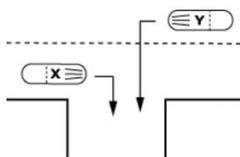
5.1. Схемой ДТП, на которой обозначено место расположения транспортного средства (например, где его правая сторона совпадает с правым краем проезжей части в его направлении движения или находится над ним).

5.2. Неоспариваемая запись в объяснениях участника ДТП, отчете аварийного комиссара, протоколе или в ином документе ответствен-



ных должностных лиц такая как: «ехать вправо, прижать справа, быть справа, держаться правой стороны, ехать нормально или со своей стороны, двигаться, ехать или быть в своем ряду или на своей полосе или на своем месте».

5.3. Иными допустимыми средствами доказывания, при этом, если доказано движение транспортного средства по своей полосе без нарушения осевой линии, то другое транспортное средство считается нарушившим осевую линию.



Ситуация 20 применяется также, в случае ДТП при движении транспортных средств в направлениях, указанных на схеме, когда они, двигаясь в противоположных направлениях, столкнулись при совершении поворота X – направо, а Y – налево, чтобы занять одну проезжую часть.

Во всех приведенных случаях и при наличии одного или нескольких одновременно из вышеуказанных доказательств нарушения осевой линии Y признается нарушившим ПДД и несет ответственность за причиненный в результате ДТП ущерб.

Схема 20.1. ДТП – столкновение транспортных средств явилось следствием нарушения Y осевой линии – выезда на полосу встречного движения при движении по ней X. В данной ситуации водитель транспортного средства Y нарушил пункты 1.3, 9.1 и/или 9.2 ПДД и несет ответственность за ущерб, причиненный в результате ДТП.

Схема 20.2. ДТП – столкновение транспортных средств явилось следствием нарушения Y осевой линии – выезда на полосу встречного движения при совершении на ней X маневра. В данной ситуации водитель транспортного средства Y нарушил пункты 1.3, 9.1 и/или 9.2 ПДД и несет ответственность за ущерб, причиненный в результате ДТП.

Схема 20.3. ДТП – столкновение транспортных средств явилось следствием нарушения Y осевой линии – совершая поворот налево он не пропустил движущееся по встречной полосе транспортное средство X. В данной ситуации водитель транспортного средства Y нарушил пункты 1.3 и 8.8 ПДД и несет ответственность за ущерб, причиненный в результате ДТП.

2.2. Ситуация 21:

X и Y – оба выехали на осевую линию (линию дорожной разметки) или пересекли ее с выездом на полосу встречного движения (в том числе для совершения поворота, разворота или иного маневра).

Ситуация 21 применяется только в происшествиях, обозначенных на схемах 21.1 – 21.3, где во всех указанных ситуациях водители обоих транспортных средств признаются нарушившими ПДД, даже когда точка столкновения транспортных средств расположена на полосе движения одного из транспортных средств (X или Y).

Схема 21.1. ДТП – столкновение транспортных средств явилось следствием нарушения осевой линии обоими транспортными средствами или когда их месторасположение относительно осевой линии невозможно определить. В данной ситуации водители обоих

транспортных средств нарушили требования одного или одновременно нескольких следующих пунктов ПДД – 9.1, 9.2, 9.10 и обоюдно несут ответственность за ущерб, причиненный в результате ДТП.

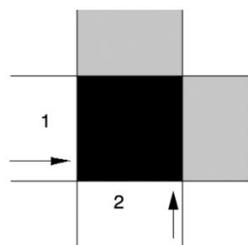
Схема 21.2. ДТП – столкновение транспортных средств явилось следствием нарушения осевой линии обоими транспортными средствами при совершении ими маневра. В данной ситуации водители обоих транспортных средств нарушили требования одного или одновременно нескольких следующих пунктов ПДД – 1.3, 9.1, 9.2, 9.7 и обоюдно несут ответственность за ущерб, причиненный в результате ДТП.

Схема 21.3. ДТП – столкновение транспортных средств явилось следствием нарушения осевой линии обоими транспортными средствами при движении Y по осевой линии (с выездом или без выезда на полосу встречного) и совершении X маневра (обгона, объезда препятствия, иного маневра связанного с выездом на полосу встречного движения). В данной ситуации водители обоих транспортных средств нарушили требования одного или одновременно нескольких следующих пунктов ПДД – 1.3, 9.1, 9.2, 9.7 и обоюдно несут ответственность за ущерб, причиненный в результате ДТП.

Примечание: При совершении X поворота налево на перекрестке с равнозначными дорогами ситуация по схеме 21.3 не применяется, в данном случае должны применяться ситуация 30 и правила приоритета в соответствии с пунктом 8.9 ПДД, согласно которому, в случаях, когда траектории движения транспортных средств пересекаются, а очередность проезда не оговорена, дорогу должен уступить водитель, к которому транспортное средство приближается справа.

Раздел 3. ДТП при движении транспортных средств в разных направлениях

Порядок, определенный настоящим разделом, применяется при определении ответственности участников ДТП, двигавшихся в разных направлениях при совпадении или пересечении направлений их движения, при ДТП на нерегулируемых перекрестках или пересечениях.



- 1 — направление движения Y
- 2 — направление движения X
- — зона перед перекрестком (ситуация 20 или 21)
- — зона перекрестка (ситуация 30 или 31)
- ▒ — зона по другую сторону перекрестка (ситуация 30 или 31)

Ситуации 30 и 31 применяются при рассмотрении ДТП, когда столкновение произошло в зоне перекрестка, а также по другую сторону пересечения проезжих частей и из материалов ДТП видно, что транспортные средства приехали с различных проезжих частей, и что направления их движения пересекаются или соединяются.

Не применяются Ситуации 30 и 31, а должны

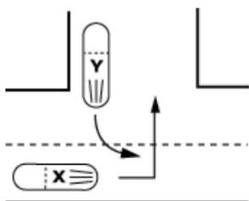
применяться Ситуации 20 и 21, если столкновение транспортных средств произошло по эту сторону пересечения проезжих частей, что подтверждается материалами ДТП и имеющимися доказательствами.

Ситуация 30:

Х и Y – двигались по своим полосам.

Х – имеет преимущественное право проезда, как едущий справа от Y.

Ситуация 30 применяется в случаях, обозначенных на схемах 30.1 – 30.3, при движении транспортных средств в разных направлениях, при этом, Х, двигаясь по своей полосе, пользуется преимущественным правом проезда перед транспортным средством Y.



Также применяется Ситуация 30 в случае ДТП когда:

- транспортное средство Y совершало поворот налево, пересекая или было готово пересечь направление следования транспортного средства X, чтобы оказаться на дороге, расположенной слева;
- транспортное средство X поворачивается налево, а

направление, в котором следует Y, не известно или не возможно установить.

Во всех приведенных схемах Ситуации 30 водитель транспортного средства Y нарушил п. 8.9 ПДД и целиком несет ответственность за ущерб, причиненный в результате ДТП.

Ситуация 31:

Х, имеющий преимущественное право проезда (едущий справа от Y), двигался по осевой линии (по линии горизонтальной дорожной разметки, за исключением сплошной линии) или полностью или частично пересек ее, с выездом на полосу встречного движения.

Y двигался по своей полосе.

Ситуация 31 применяется при движении транспортных средств с разных направлений в случаях, обозначенных на схемах 31.1 – 31.3, где в действиях обоих участников ДТП присутствует нарушение ПДД и поэтому они обоюдно несут ответственность за ущерб, причиненный в результате ДТП.

Х нарушил пункты 1.3, 9.1, 9.2, 9.7 ПДД, двигаясь по осевой линии (по линии горизонтальной дорожной разметки, за исключением сплошной линии) или полностью или частично пересек ее, с выездом на полосу встречного движения,

а Y во всех приведенных схемах нарушил требования пункта 8.9 ПДД, не уступив дорогу транспортному средству, двигавшемуся справа от него.

Ситуация 31 не применяется при движении или пересечении транспортным средством X сплошной или двойной сплошной линии дорожной разметки. В данном случае должна применяться Ситуация 50.

Раздел 4. ДТП при столкновении с неподвижным транспортным средством

Порядок, определенный настоящим разделом, применяется при определении степени ответственности участников ДТП, при столкновении транспортных средств, когда одно из них находилось в неподвижном состоянии – припаркованным или остановившемся, включая случаи аварийной остановки.

Ситуация 40:

X – припаркован в разрешенном месте или на обозначенной стоянке, или на остановке.
Y – двигался по своей полосе.

Ситуация 40 применяется во всех случаях при рассмотрении ДТП – столкновении транспортных средств, одно из которых (в приведенных схемах 40.1 – 40.3 – это транспортное средство X) находилось в неподвижном состоянии – припарковано в разрешенном месте или на обозначенной стоянке, или остановке, а также когда транспортное средство X совершило остановку, не меняя своего ряда, на проезжей части с двухрядным движением в одну сторону, а транспортное средство Y двигаясь по соседнему ряду в том же направлении столкнулось с X.

В данной Ситуации водитель транспортного средства Y нарушил требования пунктов 9.10 и 10.1 ПДД и полностью несет ответственность за ущерб, причиненный в результате ДТП.

Ситуация 43:

X – припаркован полностью или частично вне зоны парковки или в неразрешенном для стоянки и/или остановки месте, или с нарушением правил остановки (включая аварийную остановку).

Y – двигался по своей полосе.

Ситуация 43 применяется при рассмотрении ДТП – столкновений транспортных средств в приведенных схемах 43.1 – 43.3 и во всех случаях, когда транспортное средство X:

- припарковано полностью или частично вне зоны парковки, в другом месте, чем предназначено для этой цели, или в неразрешенном для стоянки и/или остановки месте;
- нарушило правила стоянки или остановки;
- поврежденное в результате предыдущего ДТП стояло на проезжей части без надлежащего обозначения.

В Ситуации 43 оба участника ДТП рассматриваются как нарушившие ПДД и несут обоюдную ответственность за ущерб, причиненный в результате ДТП.

Водитель транспортного средства X нарушил требования одного или одновременно нескольких пунктов ПДД, а именно в случае:

Схема 43.1. пп. – 12.1 и 12.2.

Схема 43.2. пп. – 12.1 – 12.3.

Схема 43.3. пп. – 2.5, 7.1, 7.2 и 12.6.

Водитель транспортного средства У нарушил требования пунктов 9.10 и 10.1 ПДД.

Особые правила:

Если имеющиеся материалы ДТП не позволяют определить, было ли транспортное средство на остановке или стоянке, в населенном пункте или вне его, то ДТП рассматривается как произошедшее в населенном пункте.

Автомагистраль считается расположенной вне населенного пункта.

Раздел 5. ДТП при несоблюдении сигналов светофора, указаний регулировщика, дорожных знаков, дорожной разметки, правил маневрирования, безопасного движения и иных положений ПДД

Порядок, определенный настоящим разделом, применяется при определении степени ответственности участников ДТП при столкновении транспортных средств при несоблюдении одним из участников сигналов светофора или регулировщика, указаний знаков дорожного движения, дорожной разметки, а также некоторых иных положений ПДД, обеспечивающих безопасность передвижения.

5.1. ДТП при проезде на запрещающий сигнал светофора, или регулировщика, несоблюдении требований запрещающих знаков или указаний дорожной разметки

Ситуация 50:

Ситуация 50 применяется при рассмотрении случаев ДТП (схемы 50.1 – 50.4) при проезде одного из участников ДТП (в приведенных схемах – это транспортное средство У) на запрещающий сигнал светофора, или регулировщика, несоблюдении требований запрещающих знаков или указаний дорожной разметки, или его движении по тротуару.

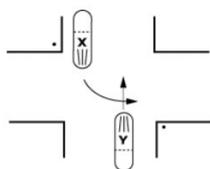
Во всех приведенных схемах Ситуации 50 водитель транспортного средства У нарушил требования ПДД и несет полную ответственность за ущерб, причиненный в результате ДТП, даже при совершении нарушений водителем транспортного средства Х указанных в Ситуации 51.

Схемы 50.1. (А, Б). Х – совершал движение на разрешающий сигнал светофора или заканчивал проезд перекрестка после смены сигнала светофора.

У – двигался на запрещающий сигнал светофора и тем самым нарушил пункты 1.3, 6.2, 6.13, 6.15 ПДД.

Данный случай применим, только в ДТП с участием транспортных средств, подъезжавших к перекрестку по разным проезжим частям или ехавших в противоположных направлениях по одной проезжей части, а работа светофоров во время ДТП была синхронизирована, т.е. если на светофорах одной проезжей части горит красный сигнал, то он будет красным как с одной стороны движения, так и с другой, а на другой проезжей части в это же время обязательно будет гореть зеленый сигнал, потом – желтый в то же самое время на обеих проезжих частях.

При отсутствии синхронизации светофоров данная Ситуация не применяется.



В качестве дополнительного доказательства проезда одним из участников ДТП на запрещающий сигнал может служить заявление свидетеля (очевидца ДТП) о движении одного из участников ДТП на разрешающий сигнал светофора или заявление о движении – на запрещающий сигнал светофора.

Данные случаи Ситуации 50 (схемы 50.1, А и Б) применимы также в ДТП, когда X совершал левый поворот, проезжая на разрешающий сигнал светофора и заканчивая проезд перекрестка с левым поворотом после смены зеленого сигнала.

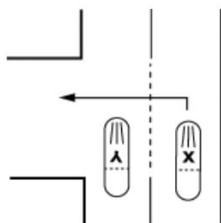
Схемы 50.2. (А, Б). X – двигался по своей полосе на разрешающие сигналы регулировщика.

У – совершал движение не соблюдая сигналы и указания регулировщика (сотрудника ГИБДД), тем самым нарушив пункты 1.3, 6.10, 6.13, 6.15 ПДД.

Схемы 50.3. (А, Б). X – двигался по своей полосе.

Водитель транспортного средства У совершал движение, не соблюдая требования запрещающих знаков (проезд запрещен, поворот запрещен, обгон запрещен и т.п.), что является нарушением пункта 1.3 ПДД и послужило причиной ДТП.

Схемы 50.4. (А, Б). Водитель транспортного средства У при движении пересек сплошную линию горизонтальной дорожной разметки, не соблюдал требования (указания) дорожной разметки, в частности, направление движения по полосам, или двигался по тротуару, что является нарушением пунктов 1.3, 9.9 ПДД.



Движение У задним ходом по дороге с односторонним движением, рассматривается как движение в запрещенном направлении.

Данный случай Ситуации 50 (схемы 50.4 А и Б) применим к ДТП, произошедшему в ситуации, когда X двигаясь по своей полосе, совершал поворот налево через разрыв в сплошной линии горизонтальной дорожной разметки, а У, пересек сплошную линию дорожной разметки и, выехав на полосу встречного движения, совершал обгон.

5.2. ДТП при несоблюдении указаний дорожных знаков, правил маневрирования и иных положений ПДД

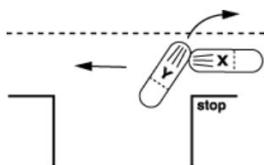
Ситуация 51:

Ситуация 51 применяется при рассмотрении ДТП (схемы 51.1 – 51.5) когда один из участников ДТП (в приведенных случаях – это транспортное средство Y) не соблюдал указаний дорожных знаков (за исключением запрещающих), не уступил дорогу маршрутному транспортному средству, отъезжающему от обозначенной остановки в населенном пункте, двигался задним ходом или совершал разворот, выезжал с места стоянки, места закрытого для общего движения, со двора, с грунтовой дороги, а также при столкновении с падающими или уже упавшими и лежащими на проезжей части перевозимыми предметами или деталями транспортного средства, или с открытой, открываемой или закрываемой дверцей, бортом транспортного средства.

При несоблюдении одним из участников ДТП требований и указаний запрещающих знаков должна применяться Ситуация 50.

Во всех приведенных случаях (схемах) Ситуации 51 в действиях водителя транспортного средства Y присутствуют нарушения требований ПДД, и он будет нести полную ответственность за ущерб, причиненный в результате ДТП, при условии соблюдения вторым участником ДТП (в приведенных случаях – это транспортное средство X) всех требований ПДД и отсутствия с его стороны нарушений, приведенных в Ситуациях 50 и 51.

Схемы 51.1. (А, Б). Y при движении не соблюдал требования (указания) дорожных знаков (знаков приоритета и иных, за исключением запрещающих) или не уступил дорогу



маршрутным транспортным средствам, отъезжающим от обозначенной остановки в населенном пункте, что является нарушением пунктов 1.3, 18.3 ПДД и причиной ДТП.

Данный случай (схемы 51.1.) Ситуации 51 применим также к ДТП, когда Y, не выполнил указания дорожных знаков «уступите дорогу» или «движение без остановки запрещено», повернув направо, выехал на проезжую часть, по которой во встречном направлении двигалось транспортное средство X, как показано на схеме.

Схемы 51.2. (А, Б). С транспортного средства Y падает или уже упал какой-либо предмет или отлетела деталь автомобиля, и X совершил столкновение с этим предметом или деталью, или на транспортное средство X упал или отлетел в него этот предмет или деталь. В данных ситуациях водителем транспортного средства Y нарушены требования пунктов 1.5, 2.5 ПДД.

Схемы 51.3. (А, Б). Y двигался задним ходом, совершал разворот или встал поперек проезжей части.

ДТП явилось следствием не соблюдения водителем транспортного средства Y требо-

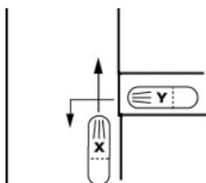
ваний пунктов 1.5, 8.8, 8.12 ПДД.

В качестве доказательства движения транспортного средства задним ходом (совершения этого маневра) достаточно упоминания в материалах ДТП таких фраз: «включенный задний ход», «зажженные фонари заднего хода», «остановившийся», «чтобы встать на тоянку задним ходом» и т. п.

В ДТП, когда транспортные средства X и Y двигались задним ходом данный случай применим в отношении того транспортного средства, которое ударило другое.

Схемы 51.4. (А, Б). Y выезжал с места стоянки, места закрытого (ограниченного) для общего движения, со двора, с грунтовой дороги или иной прилегающей территории. X – двигался по своей полосе.

Причиной ДТП явилось несоблюдение водителем транспортного средства Y пунктов 8.1, 8.3 ПДД.



Данный случай Ситуации 51 применим к ДТП, когда транспортное средство X осуществляло движение по дорожке стоянки для выезда с нее, а транспортное средство Y выезжало с места парковки.

Примечание:

Если, как показано на схеме, сторона проезжей части, по которой движется X, не прерывается в месте выхода на нее дороги, по которой следует Y, то последняя считается закрытой для общедоступного движения.

Схемы 51.5. (А, Б). Y открыл (открывал, закрывал) дверь (борт и т.п.) своего транспортного средства. X – двигался по своей полосе.

Y создал помеху для движения X, что является нарушением требований пункта 12.7 ПДД.

Данный случай Ситуации 51 не применяется в ДТП с участием автолавок, на кузове которых имеются навесы, выступающие в поднятом состоянии, за габариты транспортного средства, при условии, если она уже стоит на своем месте торговли с уже поднятым навесом.

Приложение
к Правилам применения типовых схем
дорожно–транспортных происшествий
и распределения ответственности участников
дорожно–транспортного происшествия
за причиненный ими вред

Правила дорожного движения
Утверждены Постановлением Совета Министров
Правительства Российской Федерации
от 23 октября 1993 г. N 1090, в редакции от 28 июня 2002 года.
(извлечение)

1. Общие положения

1.2. В правилах используются следующие основные понятия и термины:

«Водитель» – лицо, управляющее транспортным средством. При обучении управлению транспортным средством водителем считается обучающее лицо.

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

«Главная дорога» – дорога по отношению к пересекаемой (примыкающей), обозначенная соответствующими знаками в соответствии с правилами дорожного движения, на которой предоставлено право преимущественного проезда нерегулируемых перекрестков 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. Наличие на второстепенной дороге непосредственно перед перекрестком участка с покрытием не делает ее равной по значению с пересекаемой.

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

«Дорожно–транспортное происшествие» (ДТП) – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы.

«Маршрутное транспортное средство» – транспортное средство общего пользования (автобус, троллейбус, трамвай, маршрутное такси), предназначенное для перевозки по дорогам людей и движущееся по установленному маршруту с обозначенными остановочными пунктами (остановками).

«Населенный пункт» – застроенная территория, выезды на которую и выезды с которой обозначены знаками 5.22 – 5.25.

«Обгон» – опережение одного или нескольких движущихся транспортных средств, связанное с выездом из занимаемой полосы.

«Остановка» – преднамеренное прекращение движения транспортного средства на время до 5 мин., или более, если это необходимо для посадки и высадки пассажиров, либо загрузки или разгрузки транспортного средства.

«Перекресток» – место пересечения, примыкания или разветвления дорог на одном уровне, ограниченное воображаемыми линиями, соединяющими соответственно противоположные, наиболее удаленные от центра перекрестка начала закруглений проезжих частей. Не считаются перекрестками выезды с прилегающих территорий.

«Пешеход» – лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге и не производящее на ней работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску.

«Пешеходный переход» – участок проезжей части, обозначенный знаками «пешеходный переход» и (или) разметкой в соответствии с правилами дорожного движения и выделенный для движения пешеходов через дорогу. При отсутствии разметки ширина пешеходного перехода определяется расстоянием между знаками «пешеходный переход», установленными справа и слева от дороги.

«Полоса движения» – любая из продольных полос проезжей части, обозначенная или не обозначенная разметкой и имеющая ширину, достаточную для движения автомобилей в один ряд.

«Преимущество (приоритет)» – право на первоочередное движение в намеченном направлении по отношению к другим участникам движения.

«Прилегающая территория» – территория, непосредственно прилегающая к дороге и не предназначенная для сквозного движения транспортных средств (дворы, жилые массивы, автостоянки, АЗС, предприятия и тому подобное).

«Проезжая часть» – элемент дороги, предназначенный для движения безрельсовых транспортных средств.

«Разделительная полоса» – конструктивно выделенный элемент дороги, разделяющий смежные проезжие части и не предназначенный для движения или остановки безрельсовых транспортных средств и пешеходов.

«Регулировщик» – лицо, наделенное в установленном порядке полномочиями по регулированию дорожного движения с помощью сигналов, установленных правилами дорожного движения, и непосредственно осуществляющее указанное регулирование. Регулировщик должен быть в форменной одежде и (или) иметь отличительный знак и экипировку.

ровку. К регулировщикам относятся сотрудники милиции и военной автомобильной инспекции, а также работники дорожно-эксплуатационных служб, дежурные на железнодорожных переездах и паромных переправах при исполнении ими своих должностных обязанностей.

«Стоянка» – преднамеренное прекращение движения транспортного средства на время более 5 мин. по причинам, не связанным с посадкой или высадкой пассажиров либо загрузкой или разгрузкой транспортного средства.

«Темное время суток» – промежуток времени от конца вечерних сумерек до начала утренних сумерек.

«Транспортное средство» – устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

«Тротуар» – элемент дороги, предназначенный для движения пешеходов и примыкающий к проезжей части или отделенный от нее газоном.

«Уступить дорогу (не создавать помех)» – требование, означающее, что участник дорожного движения не должен начинать, возобновлять или продолжать движение, осуществлять какой-либо маневр, если это может вынудить других участников движения, имеющих по отношению к нему преимущество, изменить направление движения или скорость.

«Участник дорожного движения» – лицо, принимающее непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства.

1.3. Участники дорожного движения обязаны знать и соблюдать относящиеся к ним требования Правил, сигналов светофоров, знаков и разметки, а также выполнять распоряжения регулировщиков, действующих в пределах предоставленных им прав и регулирующих дорожное движение установленными сигналами.

1.5. Участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда.

Запрещается повреждать или загрязнять покрытие дорог, снимать, загораживать, повреждать, самовольно устанавливать дорожные знаки, светофоры и другие технические средства организации движения, оставлять на дороге предметы, создающие помехи для движения. Лицо, создавшее помеху, обязано принять все возможные меры для ее устранения, а если это невозможно, то доступными средствами обеспечить информирование участников движения об опасности и сообщить в милицию.

2. Общие обязанности водителей

2.5. При дорожно-транспортном происшествии водитель, причастный к нему, обязан: немедленно остановить (не трогать с места) транспортное средство, включить аварийную световую сигнализацию и выставить знак аварийной остановки в соответствии с требованиями пункта 7.2 Правил, не перемещать предметы, имеющие отношение к происшествию;

принять возможные меры для оказания доврачебной медицинской помощи пострадавшим, вызвать «Скорую медицинскую помощь», а в экстренных случаях отправить пострадавших на попутном, а если это невозможно, доставить на своем транспортном средстве в ближайшее лечебное учреждение, сообщить свою фамилию, регистрационный

знак транспортного средства (с предъявлением документа, удостоверяющего личность, или водительского удостоверения и регистрационного документа на транспортное средство) и возвратиться к месту происшествия;

освободить проезжую часть, если движение других транспортных средств невозможно. При необходимости освобождения проезжей части или доставки пострадавших на своем транспортном средстве в лечебное учреждение предварительно зафиксировать в присутствии свидетелей положение транспортного средства, следы и предметы, относящиеся к происшествию, и принять все возможные меры к их сохранению и организации объезда места происшествия;

сообщить о случившемся в милицию, записать фамилии и адреса очевидцев и сообщить о прибытии сотрудников милиции.

6. Сигналы светофора и регулировщика

6.1. В светофорах применяются световые сигналы зеленого, желтого, красного и бело-лунного цвета.

В зависимости от назначения сигналы светофора могут быть круглые, в виде стрелки (стрелок), силуэта пешехода или велосипеда и Х-образные.

Светофоры с круглыми сигналами могут иметь одну или две дополнительные секции с сигналами в виде зеленой стрелки (стрелок), которые располагаются на уровне зеленого круглого сигнала.

6.2. Круглые сигналы светофора имеют следующие значения:

ЗЕЛЕНЫЙ СИГНАЛ разрешает движение;

ЗЕЛЕНЫЙ МИГАЮЩИЙ СИГНАЛ разрешает движение и информирует, что время его действия истекает и вскоре будет включен запрещающий сигнал (для информирования водителей о времени в секундах, остающемся до конца горения зеленого сигнала, могут применяться цифровые табло);

ЖЕЛТЫЙ СИГНАЛ запрещает движение, кроме случаев, предусмотренных пунктом 6.14 Правил, и предупреждает о предстоящей смене сигналов;

ЖЕЛТЫЙ МИГАЮЩИЙ СИГНАЛ разрешает движение и информирует о наличии нерегулируемого перекрестка или пешеходного перехода, предупреждает об опасности;

КРАСНЫЙ СИГНАЛ, в том числе мигающий, запрещает движение.

Сочетание красного и желтого сигналов запрещает движение и информирует о предстоящем включении зеленого сигнала.

6.3. Сигналы светофора, выполненные в виде стрелок красного, желтого и зеленого цветов <*>, имеют то же значение, что и круглые сигналы соответствующего цвета, но их действие распространяется только на направление (направления), указываемое стрелками. При этом стрелка, разрешающая поворот налево, разрешает и разворот, если это не запрещено соответствующим дорожным знаком.

Такое же значение имеет зеленая стрелка в дополнительной секции. Выключенный

<*> Вместо красных и желтых стрелок в том же значении могут использоваться круглые красные и желтые сигналы с нанесенными на них черными контурными стрелками.

сигнал дополнительной секции означает запрещение движения в направлении, регулируемом этой секцией.

6.4. Если на основной зеленый сигнал светофора нанесена черная контурная стрелка (стрелки), то она информирует водителей о наличии дополнительной секции светофора и указывает иные разрешенные направления движения, чем сигнал дополнительной секции.

6.5. Если сигнал светофора выполнен в виде силуэта пешехода (велосипеда), то его действие распространяется только на пешеходов (велосипедистов). При этом зеленый сигнал разрешает, а красный запрещает движение пешеходов (велосипедистов).

Для регулирования движения велосипедистов может использоваться также светофор с круглыми сигналами уменьшенного размера, дополненный прямоугольной табличкой белого цвета размером 200 x 200 мм с изображением велосипеда черного цвета.

6.6. Для информирования слепых пешеходов о возможности пересечения проезжей части световые сигналы светофора могут быть дополнены звуковым сигналом.

6.7. Для регулирования движения транспортных средств по полосам проезжей части, в частности по тем, направление движения по которым может изменяться на противоположное, применяются реверсивные светофоры с красным Х-образным сигналом и зеленым сигналом в виде стрелы, направленной вниз. Эти сигналы соответственно запрещают или разрешают движение по полосе, над которой они расположены.

Основные сигналы реверсивного светофора могут быть дополнены желтым сигналом в виде стрелы, наклоненной по диагонали вниз направо или налево, включение которой информирует о предстоящей смене сигнала и необходимости перестроиться на полосу, на которую указывает стрела.

При выключенных сигналах реверсивного светофора, который расположен над полосой, обозначенной с обеих сторон разметкой 1.9, въезд на эту полосу запрещен.

6.10. Сигналы регулировщика имеют следующие значения:

РУКИ ВЫТЯНУТЫ В СТОРОНЫ ИЛИ ОПУЩЕНЫ:

со стороны левого и правого бока разрешено движение трамвая прямо, безрельсовым транспортным средствам прямо и направо, пешеходам разрешено переходить проезжую часть;

со стороны груди и спины движение всех транспортных средств и пешеходов запрещено.

ПРАВАЯ РУКА ВЫТЯНУТА ВПЕРЕД:

со стороны левого бока разрешено движение трамвая налево, безрельсовым транспортным средствам во всех направлениях;

со стороны груди всем транспортным средствам разрешено движение только направо;

со стороны правого бока и спины движение всех транспортных средств запрещено;

пешеходам разрешено переходить проезжую часть за спиной регулировщика.

РУКА ПОДНЯТА ВВЕРХ:

движение всех транспортных средств и пешеходов запрещено во всех направлениях, кроме случаев, предусмотренных пунктом 6.14 Правил.

Регулировщик может подавать жестами рук и другие сигналы, понятные водителям и пешеходам.

Для лучшей видимости сигналов регулировщик может применять жезл или диск с красным сигналом (световозвращателем).

6.13. При запрещающем сигнале светофора (кроме реверсивного) или регулировщика водители должны остановиться перед стоп – линией (знаком 5.33), а при ее отсутствии: на перекрестке – перед пересекаемой проезжей частью (с учетом пункта 13.7 Правил), не создавая помех пешеходам;

перед железнодорожным переездом – в соответствии с пунктом 15.4 Правил;

в других местах – перед светофором или регулировщиком, не создавая помех транспортным средствам и пешеходам, движение которых разрешено.

6.14. Водителям, которые при включении желтого сигнала или поднятии регулировщиком руки вверх не могут остановиться, не прибегая к экстренному торможению в местах, определяемых пунктом 6.13 Правил, разрешается дальнейшее движение.

Пешеходы, которые при подаче сигнала находились на проезжей части, должны освободить ее, а если это невозможно – остановиться на линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений.

6.15. Водители и пешеходы должны выполнять требования сигналов и распоряжения регулировщика, даже если они противоречат сигналам светофора, требованиям дорожных знаков или разметки.

В случае если значения сигналов светофора противоречат требованиям дорожных знаков приоритета, водители должны руководствоваться сигналами светофора.

7. Применение аварийной сигнализации и знака аварийной остановки

7.1. Аварийная световая сигнализация должна быть включена:

при дорожно–транспортном происшествии;

при вынужденной остановке в местах, где остановка запрещена;

при ослеплении водителя светом фар;

при буксировке (на буксируемом механическом транспортном средстве).

Водитель должен включать аварийную световую сигнализацию и в других случаях для предупреждения участников движения об опасности, которую может создать транспортное средство.

7.2. При остановке транспортного средства и включении аварийной световой сигнализации, а также при ее неисправности или отсутствии знак аварийной остановки должен быть незамедлительно выставлен:

при дорожно–транспортном происшествии;

при вынужденной остановке в местах, где она запрещена, и там, где с учетом условий видимости транспортное средство не может быть своевременно замечено другими водителями.

Этот знак устанавливается на расстоянии, обеспечивающем в конкретной обстановке своевременное предупреждение других водителей об опасности. Однако это расстояние должно быть не менее 15 м от транспортного средства в населенных пунктах и 30 м – вне населенных пунктов.

8. Начало движения, маневрирование

8.4. При перестроении водитель должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся попутно без изменения направления движения. При одновременном перестроении транспортных средств, движущихся попутно, водитель должен уступить дорогу транспортному средству, находящемуся справа.

8.5. Перед поворотом направо, налево или разворотом водитель обязан заблаговременно занять соответствующее крайнее положение на проезжей части, предназначенной для движения в данном направлении, кроме случаев, когда совершается поворот при въезде на перекресток, где организовано круговое движение.

При наличии слева трамвайных путей попутного направления, расположенных на одном уровне с проезжей частью, поворот налево и разворот должны выполняться с них, если знаками 5.8.1 или 5.8.2 либо разметкой 1.18 не предписан иной порядок движения. При этом не должно создаваться помех трамваю.

8.7. Если транспортное средство из-за своих габаритов или по другим причинам не может выполнить поворот с соблюдением требований пункта 8.5 Правил, допускается отступать от них при условии обеспечения безопасности движения и если это не создаст помех другим транспортным средствам.

8.8. При повороте налево или развороте вне перекрестка водитель безрельсового транспортного средства обязан уступить дорогу встречным транспортным средствам и трамваю попутного направления.

Если при развороте вне перекрестка ширина проезжей части недостаточна для выполнения маневра из крайнего левого положения, его допускается производить от правого края проезжей части (с правой обочины). При этом водитель должен уступить дорогу попутным и встречным транспортным средствам.

8.9. В случаях, когда траектории движения транспортных средств пересекаются, а очередность проезда не оговорена Правилами, дорогу должен уступить водитель, к которому транспортное средство приближается справа.

8.11. Разворот запрещается:

на пешеходных переходах;

в тоннелях;

на мостах, путепроводах, эстакадах и под ними;

на железнодорожных переездах;

в местах с видимостью дороги хотя бы в одном направлении менее 100 м;

в местах расположения остановочных пунктов.

8.12. Движение транспортного средства задним ходом разрешается при условии, что этот маневр будет безопасен и не создаст помех другим участникам движения. При необходимости водитель должен прибегнуть к помощи других лиц.

Движение задним ходом запрещается на перекрестках и в местах, где запрещен разворот согласно пункту 8.11 Правил.

9. Расположение транспортных средств на проезжей части

9.1. Количество полос движения для безрельсовых транспортных средств определяется разметкой или знаками, а если их нет, то самими водителями с учетом ширины проезжей части, габаритов транспортных средств и необходимых интервалов между ними. При этом стороной, предназначенной для встречного движения, считается половина ширины проезжей части, расположенная слева.

9.2. На дорогах с двусторонним движением, имеющих четыре полосы или более, запрещается выезжать на сторону дороги, предназначенную для встречного движения.

9.3. На дорогах с двусторонним движением, имеющих три полосы, обозначенные разметкой (за исключением разметки 1.9), из которых средняя используется для движения в обоих направлениях, разрешается выезжать на эту полосу только для обгона, объезда, поворота налево или разворота. Выезжать на крайнюю левую полосу, предназначенную для встречного движения, запрещается.

9.7. Если проезжая часть разделена на полосы линиями разметки, движение транспортных средств должно осуществляться строго по обозначенным полосам. Наезжать на прерывистые линии разметки разрешается лишь при перестроении.

9.9. Запрещается движение транспортных средств по обочинам, тротуарам и пешеходным дорожкам (за исключением случаев, оговоренных в пунктах 12.1, 24.2 Правил). Допускается движение машин дорожно – эксплуатационных и коммунальных служб, а также подъезд по кратчайшему пути транспортных средств, подвозящих грузы к торговым и другим предприятиям и объектам, расположенным непосредственно у обочин, тротуаров или пешеходных дорожек, при отсутствии других возможностей подъезда. При этом должна быть обеспечена безопасность движения.

9.10. Водитель должен соблюдать такую дистанцию до движущегося впереди транспортного средства, которая позволила бы избежать столкновения, а также необходимый боковой интервал, обеспечивающий безопасность движения.

10. Скорость движения

10.1. Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения. Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил.

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

12. Остановка и стоянка

12.1. Остановка и стоянка транспортных средств разрешаются на правой стороне до-

роги на обочине, а при ее отсутствии – на проезжей части у ее края и в случаях, установленных пунктом 12.2 Правил, – на тротуаре.

На левой стороне дороги остановка и стоянка разрешаются в населенных пунктах на дорогах с одной полосой движения для каждого направления без трамвайных путей посередине и на дорогах с односторонним движением (грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой более 3,5 т на левой стороне дорог с односторонним движением разрешается лишь остановка для загрузки или разгрузки).

12.2. Ставить транспортное средство разрешается в один ряд параллельно краю проезжей части, за исключением тех мест, конфигурация (местное уширение проезжей части) которых допускает иное расположение транспортных средств. Двухколесные транспортные средства без бокового прицепа допускается ставить в два ряда.

Стоянка на краю тротуара, граничащего с проезжей частью, разрешается только легковым автомобилям (параллельно краю проезжей части в один ряд, если иное не предусмотрено знаками и разметкой), мотоциклам, мопедам и велосипедам при условии, что это не будет препятствовать движению пешеходов.

12.3. Стоянка с целью длительного отдыха, ночлега и тому подобное вне населенного пункта разрешается только на предусмотренных для этого площадках или за пределами дороги.

12.4. Остановка запрещается:

на трамвайных путях, а также в непосредственной близости от них, если это создаст помехи движению трамваев;

на железнодорожных переездах, в тоннелях, а также на эстакадах, мостах, путепроводах (если для движения в данном направлении имеется менее трех полос) и под ними;

в местах, где расстояние между сплошной линией разметки (кроме обозначающей край проезжей части), разделительной полосой или противоположным краем проезжей части и остановившимся транспортным средством менее 3 м;

на пешеходных переходах и ближе 5 м перед ними; на проезжей части вблизи опасных поворотов и выпуклых переломов продольного профиля дороги при видимости дороги менее 100 м хотя бы в одном направлении;

на пересечении проезжих частей и ближе 5 м от края пересекаемой проезжей части, за исключением стороны напротив бокового проезда трехсторонних пересечений (перекрестков), имеющих сплошную линию разметки или разделительную полосу;

ближе 15 м от остановочных площадок, а при их отсутствии – от указателя остановки маршрутных транспортных средств (кроме остановки для посадки или высадки пассажиров, если это не создаст помех движению маршрутных транспортных средств);

в местах, где транспортное средство закрывает от других водителей сигналы светофора, дорожные знаки или сделает невозможным движение (въезд или выезд) других транспортных средств, или создаст помехи для движения пешеходов.

12.5. Стоянка запрещается:

в местах, где запрещена остановка;

вне населенных пунктов на проезжей части дорог, обозначенных знаком 2.1;

ближе 50 м от железнодорожных переездов.

12.6. При вынужденной остановке в местах, где остановка запрещена, водитель должен принять все возможные меры для отвода транспортного средства из этих мест.

12.7. Запрещается открывать двери транспортного средства, если это создаст помехи другим участникам дорожного движения.

13. Проезд перекрестков

13.3. Перекресток, где очередность движения определяется сигналами светофора или регулировщика, считается регулируемым.

При желтом мигающем сигнале, неработающих светофорах или отсутствии регулировщика перекресток считается нерегулируемым, и водители обязаны руководствоваться правилами проезда нерегулируемых перекрестков и установленными на перекрестке знаками приоритета.

Регулируемые перекрестки

13.7. Водитель, въехавший на перекресток при разрешающем сигнале светофора, должен выехать в намеченном направлении независимо от сигналов светофора на выходе с перекрестка. Однако, если на перекрестке перед светофорами, расположенными на пути следования водителя, имеются стоп – линии (знаки 5.33), водитель обязан руководствоваться сигналами каждого светофора.

13.8. При включении разрешающего сигнала светофора водитель обязан уступить дорогу транспортным средствам, завершающим движение через перекресток, и пешеходам, не закончившим переход проезжей части данного направления.

Нерегулируемые перекрестки

13.9. На перекрестке неравнозначных дорог водитель транспортного средства, движущегося по второстепенной дороге, должен уступить дорогу транспортным средствам, приближающимся по главной, независимо от направления их дальнейшего движения.

13.10. В случае, когда главная дорога на перекрестке меняет направление, водители, движущиеся по главной дороге, должны руководствоваться между собой правилами проезда перекрестков равнозначных дорог. Этими же правилами должны руководствоваться водители, движущиеся по второстепенным дорогам.

13.11. На перекрестке равнозначных дорог водитель безрельсового транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, приближающимся справа. Этим же правилом должны руководствоваться между собой водители трамваев.

На таких перекрестках трамвай имеет преимущество перед безрельсовыми транспортными средствами независимо от направления его движения.

13.12. При повороте налево или развороте водитель безрельсового транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по равнозначной дороге со встречного направления прямо или направо. Этим же правилом должны руководствоваться между собой водители трамваев.

13.13. Если водитель не может определить наличие покрытия на дороге (темное время суток, грязь, снег и тому подобное), а знаков приоритета нет, он должен считать, что находится на второстепенной дороге.

18. Приоритет маршрутных транспортных средств

18.3. В населенных пунктах водители должны уступать дорогу троллейбусам и автобусам, начинающим движение от обозначенной остановки. Водители троллейбусов и автобусов могут начинать движение только после того, как убедятся, что им уступают дорогу.