



**Е.А. Кит йгородский**  
з меститель н ч льник ФГКУ  
«ЭКЦ МВД России»



**Д.А. Николаев**  
ведущий эксперт л бор тории САТЭ ФБУ  
РФЦСЭ при Минюсте России

## **К ВОПРОСУ О ПРИМЕНЕНИИ ПОЛОЖЕНИЙ П. 14.1 ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ РФ В ЭКСПЕРТНОЙ ПРАКТИКЕ**

---

**E. Kitaigorodsky, D. Nikolaev**

### **IMPLEMENTING THE PROVISIONS OF CLAUSE 14.1 OF THE TRAFFIC RULES OF THE RUSSIAN FEDERATION IN FORENSIC PRACTICE**

Введение в действие изменений в Правила дорожного движения Российской Федерации (далее ПДД), утвержденных Постановлением правительства от 10.05.2010 года № 316, вызывало некоторые затруднения при их применении в экспертной практике.

В соответствии с положениями п.8 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 года № 25 обстоятельства, связанные с фактическими действиями водителя транспортного средства и других участников дорожного движения, могут быть объектом экспертного исследования.

В связи с этим, для повышения единообразия использования в экспертной практике отдельных положений ПДД необходимо исключить их двоякое толкование экспертами, а так же провести анализ вновь введенных понятий и терминов.

В частности, указанные выше затруднения касаются новых требований п.14.1 ПДД.

п.14.1 ПДД РФ: «Водитель транспортного средства, приближающегося к нерегулируемому пешеходному переходу, обязан снизить скорость или остановиться перед переходом, чтобы пропустить пешеходов, переходящих проезжую часть или вступивших на нее для осуществления перехода».

По сравнению с текстом этого же пункта Правил в предыдущей редакции в новую редакцию введены следующие понятия и термины:

- «транспортное средство, приближающееся к нерегулируемому пешеходному переходу»;
- «снизить скорость или остановиться»;
- «пропустить»;
- «пешеход, вступивший на проезжую часть для осуществления перехода».

Прежде чем проводить их анализ, необходимо обратить внимание на следующее: из текста «исчез» термин «уступить дорогу», и словосочетание «по нерегулируемому пешеходному переходу», указывавшее на участок проезжей части, выделенный для движения пешеходов через дорогу.

Теперь проведем анализ введенных изменений.

На дорогах Российской Федерации нерегулируемые пешеходные переходы организуются не только в населенных пунктах, но и за их пределами. Таким образом, на участках дорог перед такими переходами скорость движения транспортных средств ограничена требованиями пп.10.2 и 10.3 Правил, то есть в населенных пунктах – до 60 км/ч, а за их пределами – до 90 км/ч (на автомагистралях, где скорость ограничена 110 км/ч, наземные пешеходные переходы отсутствуют). Особыми условиями являются ограничения, введенные соответствующими дорожными знаками 3.24.

В связи со столь разными скоростными режимами движения не ясно, на каком расстоянии от нерегулируемого пешеходного перехода транспортное средство можно считать «приближающимся» к нему. Величина этого расстояния, с экспертной точки зрения, весьма важна для исследования обстоятельств, связанных с фактическими действиями водителя транспортного средства, поскольку именно с этого момента ему предписано начать снижать скорость. При этом требования анализируемого пункта Правил не содержат указаний на то, должны ли быть связаны эти действия водителя с наличием на пешеходном переходе пешеходов или снижение скорости должно проводиться вне зависимости от этого.

Причем снижать скорость до остановки требуется не всегда. Ведь словосочетание «снизить скорость или остановиться» по сво-

ему смыслу означает, что у водителя есть выбор.

Более того. С экспертной точки зрения, вопрос о снижении скорости вызывает необходимость определения интенсивности такого снижения и величины скорости, до которой необходимо ее снизить.

Из текста п.14.1 ПДД следует, что снижение скорости должно проводиться водителем транспортного средства с целью «пропустить» пешеходов.

Такого термина Правила дорожного движения не содержат.

Здесь необходимо вернуться к термину «уступить дорогу», исключенному из текста анализируемого пункта.

Согласно п.1.2 ПДД требование «уступить дорогу» означает, 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».

Из приведенной расшифровки понятия «уступить дорогу» следует, что если водитель транспортного средства должен уступать дорогу пешеходу, переходящему проезжую часть по нерегулируемому пешеходному переходу, то пешеход имеет по отношению к водителю преимущество, то есть право на первоочередное движение.

Эти понятия являлись основанием для того, чтобы в методических рекомендациях «ПРИМЕНЕНИЕ ПОЛОЖЕНИЙ пп.3.3.1, 3.1, 9.10, 10.1, 14.1 и 19.2 ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В ЭКСПЕРТНОЙ ПРАКТИКЕ» (М.: ВНИИСЭ, 1995) указать следующее: «Этот пункт устанавливает взаимоотношения пешеходов и водителей на ограниченном участке проезжей части, является как бы частным случаем требований п.10.1 ПДД ...

Методика установления наличия (отсутствия) у водителя технической возможности уступить дорогу или предотвратить наезд в определенный, заданный следствием или судом момент развития ДТП, совпадает со схемой исследования возможности предотвращения наезда согласно требованиям ч.2 п.10.1 ПДД».

Таким образом, исключение из текста пункта 14.1 термина «уступить дорогу», во-первых, «лишило» пешехода приоритета

(поскольку ни один другой пункт Правил не устанавливает этого приоритета), а во-вторых, «лишило» экспертов методики решения вопроса о технической возможности предотвращения наезда на пешехода, пересекающего проезжую часть по нерегулируемому пешеходному переходу.

В качестве примера можно привести следующую дорожную обстановку: нерегулируемый пешеходный переход через проезжую часть, имеющую шесть размеченных полос, предназначенных для движения в двух направлениях, разделенных дорожной разметкой 1.3. Пешеход, пересекая проезжую часть слева направо по отношению к направлению движения транспортного средства, выходит на пешеходный переход. Водитель транспортного средства не имеет возможности видеть этого пешехода, но имеет возможность видеть дорожный знак 5.19.1 и дорожную разметку 1.14.1. Возникающие при этом вопросы: должен ли водитель приступать к снижению скорости при обнаружении дорожного знака 5.19.1? До какой величины и с какой интенсивностью должно проводиться снижение скорости, если такая обязанность имеется? Должна ли меняться интенсивность снижения скорости при появлении пешехода в поле зрения водителя? Какие действия водителя будут расцениваться как «не пропустил»? Правила дорожного движения не дают ответа на эти вопросы.

Еще одно введенное понятие: «пешеход, переходящий проезжую часть или вступивший на нее для осуществления перехода». Как указывалось выше, оно заменило понятие «пешеход, переходящий проезжую часть по нерегулируемому пешеходному переходу». Элементарное сравнение этих понятий свидетельствует о том, что в соответствии с новыми требованиями пункт 14.1 уже не требует от пешехода пересекать проезжую часть строго по пешеходному переходу.

Результат анализа введенных изменений в п.14.1 Правил дорожного движения свидетельствует о том, что эти изменения не позволяют решить экспертным путем вопрос о наличии у водителя возможности пропустить пешехода и, соответственно, вопрос о соответствии действий водителя транспортного

средства требованиям п.14.1 Правил дорожного движения.

Таким образом, при производстве экспертного исследования по факту наезда на пешехода, пересекавшего проезжую часть по нерегулируемому пешеходному переходу, может быть дан ответ только на вопрос о том, требованиями каких пунктов Правил дорожного движения должен был руководствоваться водитель транспортного средства: «В данной дорожной обстановке водитель должен был руководствоваться требованиями пункта 14.1 ПДД РФ». Решить вопросы о том, располагал ли водитель технической возможностью пропустить пешехода и соответствовали ли его действия требованиям пункта 14.1, экспертным путем, не представляется возможным.

Представляется допустимым решать вопросы об определении величины остановочного пути транспортного средства ( $S_0$ ) при применении водителем экстренного торможения и удаления транспортного средства ( $S_a$ ) от места наезда на момент, заданный при назначении экспертизы или исследования.

При этом необходимо обратить внимание на следующее:

1. Заданный момент может не иметь никакого отношения к моменту возникновения опасности, поскольку ПДД определяют понятие опасности как ситуацию, создающую угрозу возникновения ДТП, а не ситуацию, при которой требуется кого-то куда-то «пропустить». Примером такого момента может служить момент начала временного интервала, в течение которого пешеход, вступивший на проезжую часть, несколько раз меняет темп движения.

2. При расчетах должна использоваться заданная величина скорости движения либо определенная экспертным путем исходя из величины перемещения транспортного средства с известным значением коэффициента сопротивления этому перемещению.

3. По результатам сравнительного анализа полученных значений  $S_0$  и  $S_a$  можно сделать только вывод о наличии либо отсутствии у водителя ТС технической возможности остановиться до места наезда при применении торможения в заданный момент.