

УДК 656.13.05(094)

**КОММЕНТАРИИ К НЕКОТОРЫМ ИЗМЕНЕНИЯМ, ВНЕСЕННЫМ
В ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА МИНИСТРОВ – ПРАВИТЕЛЬСТВА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 23 ОКТЯБРЯ 1993 г. N 1090
«О ПРАВИЛАХ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ», ОТ 22 МАРТА 2014 г. N 221**

В.А. Городокин

Проанализированы некоторые изменения, внесенные в Правила дорожного движения, их целесообразность, обоснованность, практическая ценность и своевременность. Дана оценка логики измененным требованиям и технической грамотности. Показана необходимость более тщательной проработки предлагаемых изменений, вносимых в законодательные акты.

Ключевые слова: Правила дорожного движения; велосипед, мопед.

Анализируемым постановлением в Правила дорожного движения Российской Федерации внесены следующие изменения:

В пункте 1.2 абзац четвертый изложен в следующей редакции: «Велосипед» – транспортное средство, кроме инвалидных колясок, которое имеет по крайней мере два колеса и приводится в движение как правило мускульной энергией лиц, находящихся на этом транспортном средстве, в частности при помощи педалей или рукояток, и может также иметь электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 0,25 кВт, автоматически отключающийся на скорости более 25 км/ч».

В комментируемом измененном понятии «велосипед» следует обратить внимание на некорректный термин «рукояток». Данный термин заимствован из русскоязычного варианта текста Конвенции о дорожном движении, состоявшейся в Вене 8 ноября 1968 года. В оригинале текст Конвенции составлен на трех языках: английском, французском и русском. Все три варианта, согласно информации, заложенной в Конвенции, являются аутентичными. Вместе с тем, русский текст, как и французский (по мнению лингвистов, владеющих французским языком) являются переводом с английского языка. Более того, русский текст названной Конвенции, по большому счету, является «подстрочником», т.е. дословным переводом, и не учитывает принятой в Российской Федерации действующей терминологии. Таким образом, при технически грамотном переводе с английского языка, термин «рукояток» должен читаться, как «рычагов», действительно используемых в некоторых конструкциях двух- и трехколесных транспортных средств.

Термин же «рукоятка», согласно толковым словарям:

1. 1) Часть предмета, инструмента и т.п., за которую держатся рукой при пользовании им. 2) Часть механизма, прибора, за которую берутся рукой для приведения их в движение (Толковый словарь Ефремовой).

2. Часть инструмента, оружия, за которую его держат. Рукоятка шила. Рукоятка кинжала (Малый академический словарь).

3. 1. Часть инструмента, оружия, за которую его держат. Р. шила. Р. кинжала, ножа (Толковый словарь Кузнецова).

4. 1. Ручка (в 1 знач.) оружия, ручного инструмента. Р. кинжала. Р. молотка, заступа. 2. Часть механизма, прибора, за к-рую берутся рукой для управления, поворота. Р. штурвала, рулевого колеса. П прил. рукояточный, – ая, -ое (Толковый словарь Ожегова).

5. 1. часть ручного инструмента, за к-рую его держат. Рукоятка молотка. Рукоятка кинжала. 2. Приспособленная для держания рукой часть машины или прибора для передвижения, поворота и проч. (спец.) (Толковый словарь Ушакова).

Таким образом, подмена одного термина другим, не оказывая заметного влияния на понимание сущности объекта, тем не менее, свидетельствует о пробеле в техническом лексиконе лиц, осуществлявших перевод Конвенции и внесших изменения в Правила дорожного движения Российской Федерации.

Изменениям подверглось и понятие «пешеход». Так, согласно новому варианту, «Пешеход» – лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге либо на пешеходной или велопешеходной дорожке и не производящее на них работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везу-

щие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску, а также использующие для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства». Определяющим и положительным следует признать отнесение к пешеходам лиц, использующих «для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства». Такое изменение напрашивалось достаточно давно, т.к. указанная категория лиц не была отнесена ни к пешеходам, ни к водителям и, следовательно, они не являлись юридически участниками дорожного движения, формально принимая участие в дорожном движении и являясь носителями определенных обязанностей по обеспечению безопасности движения. Более того, в Республике Беларусь на протяжении нескольких лет Правилами дорожного движения закреплено отнесение к пешеходу лица, передвигающегося «...на роликовых коньках, лыжах, на другом спортивном инвентаре».

Вместе с тем, как ранее уже указывалось автором данной статьи, в Правилах дорожного движения продолжает существовать категория лиц, находящихся на дороге, но не отнесенных к какой-либо категории. Во-первых, наличие такой категории вытекает из самого термина, согласно которому **не относится к пешеходу** лицо, «находящееся вне транспортного средства на дороге ... и не производящее на них работу». То есть существует какая-то категория лиц, находящихся на дороге, но не относящихся к пешеходам. А так как число участников дорожного движения согласно Правилам ограничено тремя категориями: водитель, пассажир, пешеход, то возникает логичный вопрос: «К какой категории следует отнести субъектов, не охватываемых понятием «пешеход»? К оставшимся двум? Во-вторых, следует дать разъяснение тому, какой смысл закладывает законодатель в понятие «не производящее на них (на дороге или пешеходной дорожке. Авт.) работу». Относятся ли к данной категории только рабочие, занятые на ремонте и реконструкции дороги, осуществляющие ее уборку и чистку? Можно ли считать «производящим на дороге работу» полицейского, регулирующего движение или сотрудника дорожно-патрульной службы ГИБДД, чьи функции также отличаются друг от друга? Допустимо ли отнести к лицу, «производящему на дороге работу», субъекта толкающего автомобиль, устанавливающего (закрепляющего) буксирный трос или жесткий буксир, или водителя, производящего замену колеса? К какой категории следует отнести лицо, привлеченное водителем транспортного средства в соответствии с требованиями п.8.12 Правил, для контроля за движением задним ходом? Этот перечень можно продолжить. По мнению автора статьи, давно назрела необходимость включения в Правила дорожного движения еще, как минимум, одной категории участников движения – «Иные лица».

Проанализируем вновь введенный термин «Полоса для велосипедистов». Согласно новой формулировке, это «полоса проезжей части, предназначенная для движения велосипедистов и на мопедах, отделенная от остальной проезжей части горизонтальной разметкой и обозначенная знаком 4.4.1 в сочетании с табличкой 8.14, расположенными над полосой». Законодателю в данной формулировке, видимо, захотелось лишний раз употребить также новый термин «велосипедист». С точки зрения русского языка, по выделенной на проезжей части специальной полосе должны двигаться не «велосипедисты», а следуя этой логике и «мопедисты», а велосипеды и мопеды, на что вполне грамотно и указано в отношении второго транспортного средства. Аналогично, не совсем грамотно говорить и о движении велосипедистов по велосипедной дорожке, равно, как было бы неверно говорить о движении по проезжей части водителей автомобилей, а не самих автомобилей. Конечно, совсем иначе следует строить предложение, в тех случаях, когда речь идет о требованиях, предъявляемых к кому бы то ни было, будь-то водитель автомобиля, мотоцикла, мопеда или велосипеда. Тогда обращение к «велосипедистам» было бы оправдано.

Не дает, видимо, законодателю покоя существующая долгое время и чрезвычайно неудачная формулировка понятия «дорога». Часть из этого понятия перекочевала в новый термин «Пешеходная дорожка», к которому будет отнесена «обустроенная или приспособленная для движения пешеходов полоса земли либо поверхность искусственного сооружения, обозначенная знаком 4.5.1.». Довольно оригинально, по мнению автора статьи, будет смотреться «приспособленная для движения пешеходов полоса земли», которую люди использовали (хотя бы несколько раз) для перехода из одной точки в другую, будь-то по полю, по лесу и т.п. Использовали, значит приспособили. Обозначив такую (даже не протоптанную) тропинку знаком 4.5.1., получим «поверхность земли» подпадающую под понятие «Пешеходная дорожка»!

Несколько хуже обстоит дело с изменениями, внесенными в п. 13.1 Правил. В измененном виде требования данного пункта имеют вид: «При повороте направо или налево водитель обязан уступить дорогу пешеходам и велосипедистам, пересекающим проезжую часть дороги, на которую он поворачивает». Проблем получилось несколько. Во-первых, в принятой формулировке законодатель не ограничил участок проезжей части, поворачивая на которую водитель обязан уступать дорогу пешеходам и велосипедистам. Следовательно, новое требование распространяется на всю протяженность проезжей части, в том числе, вплоть до следующего перекрестка или иного оговоренного Правилами места. Это абсурдно. Во-вторых, предположив (что, собственно, мы не имеем права делать), что законодатель имел в виду уступать дорогу ве-

лосипедистам и пешеходам, пересекающим проезжую часть по пешеходному переходу, расположенному в границах перекрестка, получим еще одно, но уже технически несостоятельное требование. Следует это из того, что в Правилах дорожного движения отсутствует прямой запрет пересечения велосипедистами проезжей части по нерегулируемому (регулируемому) пешеходному переходу. Косвенный запрет все же существует, но очень завуалированный. Так в п. 24.2. Допускается движение велосипедистов в возрасте старше 14 лет: ... по тротуару ... в следующих случаях: отсутствуют велосипедная и велопешеходная дорожки, полоса для велосипедистов либо отсутствует возможность двигаться по ним, а также по правому краю проезжей части или обочине». Иными словами, движение по тротуару велосипедистов в возрасте старше 14 лет запрещено в случае, если имеется возможность двигаться по краю проезжей части (обочине, велосипедной дорожке или велосипедной полосе). Соответственно, не имея права двигаться по тротуару, велосипедист не обладает и правом пересекать на велосипеде проезжую часть по пешеходному переходу. Данный запрет, с технической точки зрения, оправдан и чрезвычайно важен, т.к. разница в средней скорости движения пешехода и скорости велосипеда, двух- и трехкратная. Водитель же, приближающийся к пешеходному переходу, ориентируется на пешеходов вышедших или выходящих на проезжую часть, на их скорость и направление движения. Велосипедист, выезжающий из общей массы пешеходов, является для водителя объектом неожиданным и, зачастую, не позволяющим водителю автомобиля своевременно отреагировать на возникающую опасность для движения. Таким образом, для сохранения жизни и здоровья велосипедистов следует запретить им или пересекать проезжую часть по пешеходному переходу, или двигаться быстрее, чем основной поток пешеходов. Выполнение второго запрета, по мнению автора статьи, практически, не реализуемо. Из вышеизложенного следует, что велосипедистов, пересекающих проезжую часть по пешеходному переходу быть не должно. Если это так, то каким велосипедистам должен уступать дорогу водитель, выполняющий поворот на пересекаемую дорогу? Некорректность введенного требования следует еще и оттого, что водитель обязан «уступить дорогу пешеходам и велосипедистам, пересекающим проезжую часть дороги, на которую он поворачивает», т.е. всем пешеходам и всем велосипедистам, вне зависимости от правомерности их действий. Иными словами, уступать дорогу водитель, совершающий поворот, должен и велосипедистам и пешеходам, пересекающим проезжую часть неправомерно, т.е., во-первых, на любом участке проезжей части, вне зависимости от дальности его расположения относительно перекрестка, во-вторых, вне зависимости от того, является ли этот участок пешеходным переходом и предназначен ли он вообще

для перехода, в-третьих, без учета направления и скорости пешехода и велосипедиста, предваряющих начало движения по проезжей части и т.д. При этом, следует помнить, что «уступить дорогу», значит не создавать помех, т.е. и пешеход, нарушающий требования Правил дорожного движения, и велосипедист, задумавший повернуть налево в непосредственной близости от приближающегося транспортного средства, будут пользоваться преимуществом, а неуступивший им дорогу водитель будет неопровержимо виновен в ДТП. По мнению автора статьи, исправление в анализируемый пункт Правил необходимо внести как можно быстрее и при этом грамотно.

Возможна попытка возразить автору статьи в части указанного выше недостатка, мотивируя это тем, что законодатель имел ввиду «уступать дорогу только тем пешеходам и велосипедистам, которые пересекают проезжую часть в зоне перекрестка», т.к. анализируемый пункт относится к 13 разделу Правил, т.е. «Проезд перекрестков». Возражение заранее не принимается, т.к. множество пешеходных переходов, как обозначенных соответствующими знаками, так и необозначенных, расположено вне окончания закругления проезжих частей и, следовательно, данные пешеходные переходы находятся вне зоны перекрестка, что, тем не менее, не снимает с поворачивающего на эту дорогу водителя обязанности уступить дорогу пешеходам, пересекающим проезжую часть.

Если же законодатель вообще имел ввиду необходимость при повороте уступать дорогу велосипедам, движущимся в попутном автомобилю направлении, то и это будет неверно, т.к. взаимоотношения этих участников дорожного движения, регламентированы совсем другими пунктами Правил.

Не выдерживают критики и изменения, внесенные в п. 24.5., согласно которому «При движении велосипедистов по правому краю проезжей части в случаях, предусмотренных настоящими Правилами, велосипедисты должны двигаться только в один ряд. Допускается движение колонны велосипедистов в два ряда в случае, если габаритная ширина велосипедов не превышает 0,75 м».

С технической точки зрения, интерес представляет вторая часть (второй абзац) пункта. Во-первых, возможность двигаться по двое в ряду следует ограничивать не габаритной шириной велосипедов, а габаритами велосипедистов. Ширина спортивного и гоночного велосипеда, конструктивно имеющего узкий профиль, вполне может уложиться в обозначенные 0,75 м. Однако, габариты велосипедиста, тем более взрослого, ни при каких условиях не укладываются в заданные пределы. По существу, 0,75 м – это ширина плеч мужчины. Если добавить к этому невозможность двигаться на велосипеде строго по линии, то ширина полосы (ряда), занимаемой одним велосипедистом, достигнет 1 метра. Если же законодатель имел ввиду (т.е. мы опять

должны догадываться о том, что законодатель имел ввиду), что 0,75 м – это именно полоса, занимаемая одним велосипедистом, тогда и формулировать соответствующее требование следовало не «...габаритная ширина велосипедов не превышает 0,75 м», а «габариты одного велосипедиста...». В противном случае получилась бессмыслица, при которой условие, позволяющее двигаться по два велосипедиста в ряд (тем более при соблюдении необходимого бокового интервала между ними), никогда не будет выполнимо.