

Проблемы и вопросы конституционного и административного права

УДК 342.951:656.13.05+351.81

КВАЛИФИКАЦИЯ ДЕЙСТВИЙ ВОДИТЕЛЯ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА ПРИ ЗАВЕРШЕНИИ ОБГОНА

В. А. Городокин,

кандидат юридических наук, профессор кафедры эксплуатации автомобильного транспорта, Южно-Уральский государственный университет

Рассмотрены вопросы квалификации действий водителей транспортных средств, начинающих производство обгона на участке, где он разрешен, и заканчивающих обгон в месте, где обгон запрещен соответствующими линиями горизонтальной разметки. В связи с этим проводится анализ Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 февраля 2012 г. № 2 и Национального стандарта Российской Федерации ГОСТ Р 52289-2004.

Ключевые слова: обгон, горизонтальная разметка, сплошная линия, завершение обгона.

Вопросы, связанные с допустимостью возвращения водителей транспортных средств на ранее занимаемую сторону проезжей части по завершении обгона и пересечении при этом сплошной линии разметки, не нашли однозначного решения на сегодняшний день. Этой проблеме уделено внимание в Постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 9 февраля 2012 г. «О внесении изменений в Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 24 октября 2006 г. № 18 «О некоторых вопросах, возникающих у судов при применении Особенной части Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях». Так, в данном Постановлении неоднократно подчеркивается однотипность с точки зрения предъявляемых к водителям транспортных средств требований линий дорожной разметки, разделяющих встречные транспортные потоки, таких как 1.1, 1.3 и 1.11: «Движение по дороге с двусторонним движением в нарушение требований дорожных знаков 3.20 «Обгон запрещен» ... и (или) дорожной разметки 1.1, 1.3, 1.11 (разделяющих транспортные потоки противоположных направлений) также образует объективную сторону состава административного правонарушения, предусмотренного ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ».

«Необходимо также иметь в виду, что обгон тихоходных транспортных средств не

может быть квалифицирован по ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ в случаях, когда в зоне действия дорожного знака 3.20 имеется дорожная разметка 1.1 или 1.11, поскольку согласно п. 1 Приложения № 2 к Правилам дорожного движения при противоречии значения дорожных знаков и линий горизонтальной разметки приоритет имеет дорожный знак, которым должен руководствоваться водитель».

Такой же подход к дорожной разметке 1.1 и 1.11 демонстрируется и в пп. 8-1 п. 14 указанного выше Постановления: «Действия водителя, связанные с поворотом налево или разворотом в нарушение требований дорожных знаков или разметки, образуют объективную сторону состава административного правонарушения, предусмотренного ч. 2 ст. 12.16 КоАП РФ. Например, нарушение водителем при осуществлении указанных маневров требований, предписанных разметкой 1.1, 1.3, 1.11 ...».

В данном случае не разграничиваются между собой обязанности водителей по соблюдению требований указанных линий разметки.

Вместе с тем согласно п. 6.2.3 Национального Стандарта РФ ГОСТ Р 52289-2004 разметку 1.1 применяют в следующих случаях:

1) для разделения потоков транспортных средств, движущихся в противоположных на-

правлениях (осевая линия) на дорогах, имеющих две или три полосы для движения в обоих направлениях:

- на участках дорог, где зоны с видимостью встречного автомобиля менее допустимой перекрывают друг друга;

- на всем протяжении кривых в плане, радиус которых не превышает 50 м, а также на примыкающих к ним участках с переменным радиусом;

- перед перекрестками при интенсивности движения по пересекающей дороге не менее 50 авт./сут.;

- перед железнодорожными переездами – на протяжении 100 м от ближнего рельса;

- на участках дорог, где не обеспечено расстояние видимости встречного автомобиля, – в соответствии с таблицей 3;

- перед препятствием (опорой путепровода, островком безопасности, бордюром и т.п.), находящимся ближе 0,3 м от границы полосы движения, либо сужающим полосу;

- перед пешеходными переходами, пересечениями с велосипедными дорожками – на расстоянии 20 (40) м;

- на участках дорог с тремя полосами для движения в обоих направлениях;

- на участках дорог с полосой для маршрутных транспортных средств, движущихся навстречу общему потоку транспортных средств;

2) для обозначения границ полос движения на дорогах с двумя и более полосами для движения в одном направлении:

- перед перекрестками, пешеходными переходами и железнодорожными переездами – не менее чем за 20 (40) м от разметки 1.12 или 1.13;

- на участках дорог с полосой для маршрутных транспортных средств, движущихся попутно общему потоку транспортных средств;

3) для обозначения границ участков проезжей части, на которые въезд запрещен (островки безопасности, направляющие островки и т.п.);

4) для обозначения границ стояночных мест на площадках, предназначенных для стоянки транспортных средств, или на околотротуарных стоянках.

Соответственно в п. 6.2.13 того же ГОСТа указано, что разметку 1.11 (барьерная линия) применяют для разделения потоков транспортных средств противоположных или попутных направлений при необходимости за-

прещения перестроения транспортных средств.

Для разделения потоков транспортных средств противоположных направлений разметку наносят на участках дорог с двумя полосами движения в обоих направлениях с необеспеченной видимостью встречного автомобиля (представлена в таблице 3 указанного ГОСТа), где зоны с видимостью меньше допустимой не перекрывают друг друга. Разметка должна быть обращена сплошной линией в сторону полосы, на которой на данном участке находится зона с видимостью менее допустимой.

Допускается применять разметку для разделения потоков транспортных средств противоположных направлений вместо линии 1.1 на расстоянии не менее 20 (40) м перед пешеходными переходами, переездами для велосипедистов, перекрестками при интенсивности движения менее 3000 ед./сут, а также перед железнодорожными переездами на расстоянии 100 м от ближнего рельса. При этом разметка сплошной линией должна быть обращена в сторону полосы, по которой движение осуществляется в направлении указанных участков дорог.

Таким образом, в перечисленных положениях Национального стандарта Российской Федерации ГОСТ Р 52289-2004 линии горизонтальной разметки 1.1 и 1.11 не только выполняют аналогичные функции по разделению встречных потоков транспортных средств, но и в определенных случаях могут замещать друг друга.

При этом в Приложении 2 к Правилам дорожного движения Российской Федерации указано, что:

- линии 1.1, 1.2.1 и 1.3 пересекать запрещается;

- линию 1.11 разрешается пересекать со стороны прерывистой, а также и со стороны сплошной, но только при завершении обгона или объезда.

С технической точки зрения запрет пересечения разметки 1.1, 1.3 и 1.11 (со стороны сплошной линии) введен с целью недопущения въезда транспортных средств на сторону проезжей части, предназначенную для встречных транспортных средств, и в случае нанесения разметки 1.11 он не препятствует возвращению на ранее занимаемую сторону.

Вместе с тем имеется точка зрения, согласно которой пересечение линии 1.11 допустимо потому, что любое пересечение ли-

нии 1.11 на встречную сторону объективно влечет при возвращении на ранее занимаемую сторону пересечение сплошной линии как составной и неотъемлемой части линии 1.11. Данной позиции можно возразить исходя из того, что указанный маневр разрешен не во всех случаях выезда на встречную сторону проезжей части, а только при завершении обгона, что, по мнению автора, функционально объединяет линии горизонтальной разметки 1.1 и 1.11.

Следует учесть тот факт, что линиям 1.1 и 1.11 согласно ГОСТу предшествует прерывистая разметка 1.6 (линия приближения), протяженность которой может составлять для различных диапазонов скоростей 50 (100) м. При допустимых скоростях, например, вне населенного пункта в среднем водителю обгоняющего транспортного средства для совершения обгона в полном объеме потребуется около 250 метров. При указанной выше протяженности линии 1.6, нанесенной в соответствии с ГОСТом, ни при каких условиях водитель транспортного средства не сможет завершить обгон, начавшийся в разрешенной зоне (например, в зоне дорожной разметки 1.5), но вблизи от начала разметки 1.6. Встает вопрос: какие действия должен предпринять водитель обгоняющего транспортного средства при обнаружении в процессе маневра линии дорожной разметки 1.6? С технической точки зрения при принятии водителем решения отказаться от обгона и возвратиться на ранее занимаемую сторону проезжей части, не прибегая при этом к экстренному торможению, даже при самых благоприятных условиях автомобилю потребуется более 80 м. Использование в данном случае экстренного торможения с большой долей вероятности может привести к созданию опасной или в некоторых случаях даже к аварийной дорожно-транспортной ситуации. И это при благоприятных условиях. Ситуация заметно ухудшится при снижении коэффициента сцепления (например, на мокром асфальтобетонном или заснеженном покрытии), а также в случае увеличения скорости обгоняемого автомобиля или сокращения дистанции между двумя или более обгоняемыми транспортными средствами. Продолжение же обгона в указанной

ситуации должно неизбежно привести к завершению его в зоне фактического запрета, т.е. к необходимости пересечения сплошной линии дорожной разметки 1.1.

Таким образом, с учетом неоднократного приравнивания по смыслу друг к другу линий дорожной разметки 1.1 и 1.11, с точки зрения безопасности дорожного движения следует по аналогии допустимости пересечения разметки 1.11 со стороны сплошной линии для завершения обгона разрешить пересечение линии дорожной разметки 1.1 при тех же условиях.

Вместе с тем, наряду с допустимостью завершения обгона через линию дорожной разметки 1.1, следует ввести запрет на начало выполнения обгона в зоне нанесенной линии разметки 1.6, предупреждающей о наличии впереди по ходу движения транспортного средства сплошной линии разметки. Соответственно при оценке действий водителя, возвращающегося на ранее занимаемую сторону проезжей части и пересекающего линию дорожной разметки 1.1 при завершении обгона, следует устанавливать место начала обгона и перестроения на сторону проезжей части, предназначенную для движения встречных транспортных средств.

Таким образом, несоответствующими требованиям Правил дорожного движения действиями следует считать такие, при которых водитель транспортного средства, приступая к обгону в зоне нанесенной линии дорожной разметки 1.6, завершает маневр, пересекая сплошную линию разметки 1.1. В свою очередь те же действия, совершенные водителем транспортного средства после возвращения на ранее занимаемую сторону проезжей части, если обгон начал выполняться в разрешенном Правилами дорожного движения месте (в зоне прерывистой линии разметки 1.5), не должны квалифицироваться как нарушение Правил.

Вне всякого сомнения указанные выше действия, создавшие опасность для движения встречных или попутных транспортных средств, должны квалифицироваться как нарушение требований Правил дорожного движения, однако не в части пересечения линий разметки, а как несоответствующие требованиям п. 11.1 и 11.2 Правил.

Статья поступила в редакцию 30 января 2013 г.