

В. Караваєв, С. Будник

# ПРАВИЛА ДОРОЖНЬОГО РУХУ УКРАЇНИ

КОМЕНТАРІ

НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ АКТИ
У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

2014

ПРАВИЛА ДОРОЖНЬОГО РУХУ
КОМЕНТАРІ
В. Караваєв , С. Будник

Володимир Олександрович Караваєв
Сергій Іванович Будник

# ПРАВИЛА ДОРОЖНЬОГО РУХУ УКРАЇНИ

## КОМЕНТАРІ

## ОСНОВНІ ВИМОГИ ДО МІЖНАРОДНОГО РУХУ

### НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ АКТИ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Київ
**«Караваєв»**
2014

УДК 656.13.052.8
ББК 39.808
К21

Протягом дванадцяти років зміни та доповнення до Правил дорожнього руху вносилися шістнадцять разів. Але реалії доріг породжують чимало запитань у водіїв транспортних засобів, які зумовлюють конфліктні ситуації між ними, та у спілкуванні із співробітниками Державтоінспекції.

Ця книга - результат спільної творчої роботи правозахисників і представників ДАІ МВС України. На її сторінках ви знайдете роз'яснення усіх пунктів Правил через призму діючого законодавства, враховуючи міжнародні норми.

Коментарі пояснюють особливості виконання вимог ПДР у різних дорожніх ситуаціях, наслідки невиконання та ступінь відповідальності порушників, дають рекомендації з практичного водіння, розповідають про типові помилки учасників дорожнього руху, можливі загрози, що особливо важливо для водіїв із недостатнім досвідом водіння.

Автори знайомлять читача із загальними міжнародними нормами водійського етикету.

Відрізняються нові коментарі сучасним і легким для сприйняття викладенням інформації; оригінальними ілюстраціями, які наочно демонструють вимоги Правил; посиланнями на діючі національні стандарти, які визначають вимоги до транспортних засобів, технічних засобів організації дорожнього руху та стану доріг.

Книга отримала схвальні відгуки фахівців Національної академії внутрішніх справ, Донецького юридичного інституту МВС України, Департаменту ДАІ МВС України, автошкіл і правозахисних організацій.

В якості практичного посібника книга рекомендована співробітникам ДПС та інспекторам адміністративної практики ДАІ МВС України, водіям із будь-яким стажем керування транспортними засобами, викладачам автошкіл, а також, у якості навчального посібника - для слухачів автошкіл, студентів середніх спеціальних та вищих навчальних профільних закладів і водіїв-початківців.

К 21 **Караваєв В. О., Будник С. І.**
Правила дорожнього руху. Коментарі.
Основні вимоги до міжнародного руху
ISBN 978-617-577-013-9

Погоджено із ЦБДР і АС при МВС України (Лист № 45/3473 від 30.07.2013 г.)

**Автори:**
**Володимир Караваєв** - правозахисник, член Спілки журналістів України, володар премії: "ЗОЛОТ ПЕРО";
**Будник С. І.** - начальник Центру безпеки дорожнього руху та автоматизованих систем при МВС України, генерал-майор міліції.
**Рецензенти:**
**Полозенко П.М.** - начальник першого управління Департаменту ДАІ МВС України, к.т.н, доцент;
**Лошицький М.В.** - професор кафедри адміністративного права і процесу Національної академії внутрішніх справ, к.ю.н., доцент;
**Собакарь А.О.** - начальник кафедри адміністративного права и адміністративної діяльності Донецького юридичного інституту МВС України, д.ю.н., доцент, підполковник міліції;
**Е. Парфенова** - директор автошколи "Автокураж";
**В.А. Литвиненко** - співголова ВГО "Громадянський рух за права водіїв "Дорога в майбутнє".

УДК 656.13.052.8
ББК 39.808
ISBN 978-617-577-013-9

© В. Караваєв - текст коментарів, 2014
© С. Будник - фотоілюстрації, 2014
© В. Литвиненко - художнє оформлення, 2014
© Видавництво "Моноліт" - графічні ілюстрації, 2013

**КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ**

**ПОСТАНОВА**
від 10 жовтня 2001 р. № 1306
Київ
Про Правила дорожнього руху

Зі змінами та доповненнями, внесеними у постанову Кабінету Міністрів України
від 11 лютого 2013 року №111

**Примітка: офіційний текст Правил дорожнього руху виділено кольором!**

Видання Правил дорожнього руху та коментарів до них може здійснюватися лише за погодженням з Центром безпеки дорожнього руху та автоматизованих систем при МВС, а відповідних навчальних посібників з питань безпеки дорожнього руху також з Міністерством освіти і науки

# ПРАВИЛА ДОРОЖНЬОГО РУХУ

## 1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1. Ці Правила відповідно до Закону України "Про дорожній рух" встановлюють єдиний порядок дорожнього руху на всій території України. Інші нормативні акти, що стосуються особливостей дорожнього руху (перевезення спеціальних вантажів, експлуатація транспортних засобів окремих видів, рух на закритій території тощо), повинні ґрунтуватися на вимогах цих Правил.

Правилами встановлюється єдиний порядок дорожнього руху на всій території України, відповідно до міжнародних норм, викладених у Конвенції про дорожній рух (Відень, 1968 р.), Конвенції про дорожні знаки та сигнали, проте тут є обмовка.

Ієрархію нормативно-правих актів, що діє в Україні, очолює Конституція України. Потім слідують закони. Вони мають верховенство над всіма іншими категоріями нормативно-правових актів, що закріплено положеннями статті 19 Конституції.

Правила дорожнього руху затверджено постановою Кабінету Міністрів України, який є найвищим органом виконавчої влади. Його акти є обов'язковими для виконання (ст. 117 Конституції), але не можуть суперечити Конституції або законам.

Нормативно-правові документи, розроблені окремими міністерствами або відомствами, наприклад - правила перевезення пасажирів або небезпечних вантажів, не можуть вступати в протиріччя з Правилами дорожнього руху. Усіляке відхилення від них може порушити установлений порядок руху та створити загрозу для безпеки руху, оскільки у всіх випадках інші учасники руху діятимуть відповідно до Правил і обґрунтовано розраховувати на взаємне дотримання їх будь-якою іншою особою. Якщо виникає протиріччя між Правилами та відомчими нормативно-правовими актами, виконується вимога Правил.

Дія цих Правил не поширюється на інші види руху - залізничний, повітряний, водний і тому подібне.





1.2. В Україні установлено правосторонній рух транспортних засобів.

Ще у давнину виявилось, що домовленість про те, якою стороною дороги їздити - лівою або правою - зменшує кількість лобових зіткнень та заторів. У автомобілів водійське місце має знаходитись з боку зустрічного потоку - зліва в країнах з правостороннім рухом і справа в країнах з лівостороннім. Зараз 66 відсотків населення Землі пересувається правою стороною дороги та 34 лівою. На кордонах країн із відмінними напрямками руху будують спеціальні автомобільні розв'язки.

Відповідно до ст. 29 Закону "Про дорожній рух", на території України не допускаються до участі в дорожньому русі транспортні засоби з правостороннім розташуванням керма, оскільки вони можуть створювати небезпеку іншим учасникам дорожнього руху.

1.3. Учасники дорожнього руху зобов'язані знати й неухильно виконувати вимоги цих Правил, а також бути взаємно ввічливими.

Будь-яке відхилення від положень Правил може призвести до дорожньо-транспортної пригоди, нанесенню збитку майну, нанесенню шкоди здоров'ю людей і навіть до їх смерті. Щоб уникнути перелічених наслідків, необхідно неухильно виконувати вимоги Правил. Знання Правил є обов'язковим для всіх учасників дорожнього руху. Незнання Правил дорожнього руху не звільняє від відповідальності за їх порушення.

1.4. Кожний учасник дорожнього руху має право розраховувати на те, що й інші учасники виконують ці Правила.

Будь-яке відхилення від Правил може порушити встановлений порядок руху та створити загрозу його безпеці, оскільки в цих випадках інші учасники руху діятимуть відповідно до Правил і обґрунтовано розраховувати на взаємне дотримання їх будь-якою іншою особою.

1.5. Дії або бездіяльність учасників дорожнього руху та інших осіб не повинні створювати небезпеку чи перешкоду для руху, загрожувати життю або здоров'ю громадян, завдавати матеріальних збитків.

Особа, яка створила такі умови, зобов'язана негайно вжити заходів до забезпечення безпеки дорожнього руху на цій ділянці дороги та вжити всіх можливих заходів до усунення перешкод, а якщо це неможливо, попередити про них інших учасників дорожнього руху, повідомити підрозділ міліції, власника дороги або уповноважений ним орган.

Причиною виникнення небезпеки або перешкоди для руху можуть бути різні чинники або умови. Зазвичай їх пов'язують із діями водіїв та інших учасників руху, технічним станом транспортних засобів, а також з дорожніми умовами.



Найчастіше створюють небезпечну ситуацію на дорозі дії водіїв: перевищення швидкості руху, виїзд на смугу зустрічного руху, недотримання черговості проїзду, порушення правил обгону, недотримання дистанції, керування транспортом у стані сп'яніння та інші. Серед причин, пов'язаних з поведінкою водія, можуть бути й такі, як його фізичний стан, сон за кермом, перевтома, недостатня досвідченість,

телефонна розмова під час руху або ж звичайна неуважність.

Бездіяльність водія, або власника транспортного засобу, також можуть спричинити виникнення небезпечних ситуацій на дорозі, коли, в результаті такої бездіяльності, водій керує несправним транспортним засобом. Пошкоджені гальма, рульове управління, зіпсовані або невідрегульовані фари та інші світлові прилади, зношений протектор шин та ін. спричиняють дорожньо-транспортні пригоди у трьох відсотках випадків.



Іншим учасником дорожнього руху, дії якого можуть створити небезпеку для руху, є пішохід. Не дивлячись на те, що дійсні Правила визначають основи поведінки пішохода на дорозі, він досить часто є самим непередбачуваним учасником дорожнього руху, а його присутність в межах дороги завжди вимагає від водія підвищеної уваги.



Що стосується причин і чинників, пов'язаних з дорожніми умовами, то вони за статистикою спричиняють 8 відсотків дорожніх пригод і різні за своїм походженням. Так стан дороги, визначений як "слизьке покриття", можливий або унаслідок особливостей асфальту, або у результаті атмосферних явищ (дощ, сніг, ожеледь та інше).



Поряд із абсолютно конкретними причинами, такими як погана видимість через запиленість, відсутність розмітки проїзної частини, покриття із вибоїнами та інші, створенню дорожньо-транспортної пригоди можуть сприяти й дорожні знаки, розмітка або світлофори, які не відповідають вимогам міжнародних або національних стандартів.



Різнохарактерність причин і факторів, пов'язаних із дорожніми умовами, станом транспортних засобів та поведінкою водія, призводить до того, що в одній і тій же дорожньо-транспортній пригоді вони можуть виявлятися як окремо, так і в різних поєднаннях. Наприклад, занесення транспортного засобу може бути викликане нерівною та слизькою дорогою, не відрегульованими гальмами, перевищенням швидкості водієм.

1.6. Використовувати дороги не за їх призначенням дозволяється з урахуванням вимог статей 36-38 Закону України "Про автомобільні дороги".

Згаданий закон визначає правові, економічні, організаційні та соціальні принципи забезпечення функціонування автомобільних доріг, їхнього будівництва, реконструкції, ремонту та утримання в інтересах держави та користувачів. У першу чергу, дороги призначені для руху транспортних засобів. Порядок їх використання для проведення народних гулянь та інших масових заходів визначається місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування з узгодженням з органами державного управління автомобільними дорогами та відповідними державними органами з безпеки дорожнього руху. З ними ж узгоджується проведення на автомобільних дорогах

спортивних змагань (кроси, автоперегони, велогонки та інше).

Будівництво споруд, об'єктів дорожнього сервісу, автозаправних станцій, прокладка інженерних мереж і виконання інших робіт у межах смуги відведення автомобільних доріг здійснюється за дозволом органів державного управління автомобільними дорогами, за узгодженням з відповідними підрозділами Міністерства внутрішніх справ України.

Розміщення рекламних носіїв у межах смуги відведення автомобільних доріг здійснюється за узгодженням з органами державного управління автомобільними дорогами або їх власниками та відповідними державними органами з безпеки дорожнього руху. Забороняється розміщення рекламних носіїв, які перешкоджають оцінці дорожньо-транспортної ситуації або мають схожість з технічними засобами організації дорожнього руху чи спеціальними сигналами, а також, що створюють ефект присутності на дорозі пішоходів, або транспортних засобів.




Рекламні носії не повинні: погіршувати умови безпеки дорожнього руху; видимість на дорозі; затемняти або знижувати ефективність сприйняття дорожніх знаків, світлофорів та інших технічних засобів організації дорожнього руху; обмежувати видимість у напрямі руху, бічну видимість та видимість технічних засобів організації дорожнього руху, або заважати сприйняттю їх учасниками дорожнього руху; засліплювати учасників дорожнього руху; зменшувати габарити шляхопроводів і інших інженерних споруд; заважати руху пішоходів; створювати звукові ефекти, рухи, що негативно впливають на умови руху.

1.7. Водії, пішоходи та пасажири зобов'язані бути особливо уважними до таких категорій учасників дорожнього руху, як діти, люди похилого віку та особи з явними ознаками інвалідності.




Перераховані тут учасники дорожнього руху через певні обставини не можуть виконати вимоги дійсних Правил або недостатньо усвідомлюють, що вони своїми діями створюють небезпеку, або перешкоду для інших учасників дорожнього руху. При появі дітей, людей похилого віку або людей з ознаками інвалідності в межах проїзної частини водій повинен бути дуже уважним. Він зобов'язаний ужити заходів по забезпеченню їх безпеки шляхом зниження швидкості руху, навіть до повної зупинки. А якщо виникне потреба - водій повинен надати таким пішоходам посильну допомогу.

1.8. Обмеження в дорожньому русі, крім передбачених цими Правилами, можуть бути запроваджені в установленому законодавством порядку.

Порядок уведення обмежень у дорожньому русі міститься в 26-ій статті Закону "Про дорожній рух". При виконанні робіт у смузі відведення автомобільної дороги, вулиці та залізничного переїзду, якщо це загрожує безпечному або безперебійному руху транспорту та пішоходів, організації, що відповідають за утримання автомобільної дороги, вулиці та залізничного переїзду, можуть закрити, або обмежити рух на основі погодженого з МВС України ордера, який видається відповідним дорожнім органом, а в містах - службою місцевого державного органу виконавчої влади та місцевого самоврядування. В ордері викладаються умови заборони або обмеження руху, порядок інформування про це учасників дорожнього руху, заходи щодо безпеки дорожнього руху та терміни проведення робіт. Обмеження або заборона руху без ордера можливі лише у випадках, пов'язаних зі стихійними лихами, а також з необхідністю виконання аварійних робіт, про що повідомляється місцевим органам



державної виконавчої влади, органам місцевого самоврядування та відповідним підрозділам МВС України, що забезпечують безпеку дорожнього руху.

Тимчасово обмежувати або забороняти рух транспортних засобів, пішоходів на окремих ділянках вулиць, автомобільних доріг дозволяється під час проїзду автомобільним транспортом Президента України, Голови Верховної Ради України, Прем'єр-міністра України, а також голів іноземних держав, парламентів і урядів, керівників міжнародних міжурядових організацій та іноземних делегацій, що знаходяться в Україні з офіційним візитом.

Тимчасове обмеження або заборона руху встановлюється не раніше ніж за десять хвилин і відміняється не пізніше ніж через три хвилини після проїзду осіб, вказаних у Законі. При цьому: спеціалізованим санітарним автомобілям, автомобілям бригад екстреної (швидкої) медичної допомоги, пожежної охорони, міліції, оперативно-рятувальної й інших аварійних служб, що виконують невідкладні службові завдання, рух дозволяється.

1.9. Особи, які порушують ці Правила, несуть відповідальність згідно із законодавством.

Дії будь-якого водія, який порушив Правила, залежно від наслідків, що настали, можуть кваліфікуватися за адміністративним, кримінальним або цивільним правом. Найбільш поширені серед водіїв - адміністративні правопорушення. Вони пов'язані з наявністю в державі органів суспільного управління - адміністрації, та встановлюваних нею правилами поведінки в суспільстві. Для водіїв такими є Правила дорожнього руху, а їх порушення класифікується адміністративним проступком, яке порушує права та свободи інших громадян і держави. При цьому не лише дія, але в деяких випадках, і бездіяльність теж вважається правопорушенням. Наприклад, власник транспортного засобу змінив місце проживання та не вніс зміни до реєстраційних документів на транспортний засіб. Він нічого не робив, але закон порушив, з усіма правовими наслідками.



Основною відмінністю *адміністративного порушення* є менша суспільна небезпека скоєного, та як наслідок - менш суворе покарання. Для водіїв транспортних засобів такими покараннями можуть бути: попередження, штраф, тимчасове затримання транспортного засобу, позбавлення права керування транспортними засобами, адміністративний арешт або громадські роботи на визначений судом термін. Виключним заходом покарання є платне вилучення транспортного засобу.

Законодавством чітко передбачені конкретні види покарань за будь-яке правопорушення. В одних випадках рішення про накладення заходів адміністративної дії приймають посадові особи Державтоінспекції, в інших - виключно суд.

В адміністративних правопорушеннях є й свої особливості. Особа, яку притягують до відповідальності, відповідає як правопорушник, або не несе відповідальності взагалі. Відповідальність за адміністративне правопорушення можуть нести особи, яким на час скоєння правопорушення виповнилось шістнадцять років. Правопорушенням є не будь-яке порушення Правил дорожнього руху, а лише ті його пункти, за порушення котрих передбачено відповідальність у Кодексі України про адміністративні правопорушення. Наприклад, у деяких країнах рух по зустрічній смузі вважається серйозним правопорушенням, тому й карається позбавленням права керування. А ось в Україні відповідальність за це не передбачена взагалі.

І ще одна особливість адміністративних правопорушень - вони мають терміни давнини. У статті 303 Кодексу України про адміністративні правопорушення, яка, так і називається - "Давність виконання постанов про накладення адміністративних стягнень" йдеться про наступне, - не підлягає виконанню постанова про накладення адміністративного стягнення, якщо її не пред'явлено до виконання протягом трьох місяців з дня винесення. У разі оскарження постанови або внесення на неї подання прокурора перебіг строку давності зупиняється до розгляду скарги, або подання прокурора. У разі відстрочки виконання постанови відповідно до статті 301 цього Кодексу перебіг строку давності зупиняється до закінчення строку відстрочки.



*Кримінальна відповідальність* - - один з видів юридичної відповідальності, основним змістом якого виступають заходи, що застосовуються державними органами до особи у зв'язку зі здійсненням нею злочину. Кримінальна відповідальність водія передбачена 286-ою статтею Кримінального кодексу України та настає в результаті порушення правил безпеки дорожнього руху або правил експлуатації транспортного засобу, внаслідок чого постраждали, або загинули люди. Такі дії кваліфікуються злочином!

Ступінь тяжкості тілесних ушкоджень, заподіяних потерпілому в результаті дорожньо-транспортної пригоди, впливає на кваліфікацію дій водія, винного в тому, що сталося. При нанесенні потерпілому тілесних ушкоджень середньої ступені тяжкості водієві загрожує штраф від двохсот до п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, або виправні роботи на строк до двох років, або арешт на строк до шести місяців, або обмеження свободи на строк до трьох років з позбавленням права керування транспортними засобами на строк до трьох років, або без такого. Ті самі діяння, що призвели до смерті потерпілого або заподіяли тяжке тілесне ушкодження, - караються позбавленням волі на термін від трьох до восьми років, з позбавленням права керування транспортними засобами на строк до трьох років, або без такого. Якщо дії обвинуваченого спричинили загибель декількох осіб, - водієві загрожує позбавлення волі на термін від п'яти до десяти років з позбавленням права керування транспортними засобами на строк до трьох років.





Якщо в результаті дорожньо-транспортної пригоди (ДТП) або експлуатації транспортного засобу заподіяний матеріальний збиток потерпілим, то поряд з адміністративною та кримінальною відповідальністю виникає *цивільна відповідальність* водія, або власника транспортного засобу. Така відповідальність є майновою й носить компенсаційний характер. Простіше кажучи, цивільна відповідальність виникає тоді, коли один громадянин заподіяв збиток (шкоду) іншому. Згідно з діючим Цивільним кодексом, той, хто заподіяв шкоду, має її відшкодувати.

Якщо в результаті ДТП постраждало чиєсь здоров'я, то винуватцеві доведеться відшкодовувати також і цей збиток, оплачуючи лікування.

У випадку коли водій у момент здійснення ДТП знаходився за кермом службової машини та при виконанні своїх обов'язків, тобто на роботі, - збиток відшкодовує фірма-власник транспортного засобу. Проте за серйозні наслідки аварії, що загрожують кримінальною відповідальністю, водій нестиме особисту відповідальність.

Кожен водій під час керування транспортним засобом зобов'язаний мати при собі поліс обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів (ОСЦВА). Таким чином держава покладає на страхові компанії обов'язок у разі спричинення збитку іншій особі або шкоди його здоров'ю - узяти на себе визначений законодавством ліміт компенсації. Якщо сума збитку перевищує цей ліміт, винуватець ДТП відшкодовуватиме різницю із власної кишені.

1.10. Терміни, що наведені у цих Правилах, мають таке значення:

У Правилах міститься більше 80 термінів. Розуміння їх сенсу та змісту необхідне для єдиного розуміння та тлумачення учасниками дорожнього руху вимог діючих Правил. Крім того, правильне, а головне - точне тлумачення цих термінів завжди допоможе водієві в момент виникнення спірних ситуацій на дорозі.

Наприклад, відкриваючи дверцята автомобіля на стоянці, водій випадково стукнув транспортний засіб, що стояв поруч. Потерпілий тут же звинуватив його в здійсненні ДТП, проте таке звинувачення є необґрунтованим, оскільки, згідно з визначенням Правил, дорожньо-транспортна пригода - це подія, яка відбулась під час руху транспортного засобу. Компенсувати збитки винуватець, звичайно ж, повинен, проте в його діях порушення норм адміністративного права відсутнє. Його не можна оштрафувати або позбавити права керування. У даному випадку підставою для виплати компенсації за пошкоджений автомобіль є норми цивільного права.

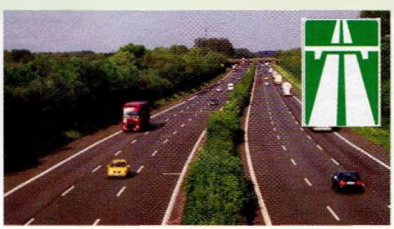
**Автобус** - автомобіль з кількістю місць для сидіння більше дев'яти з місцем водія включно, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів та їх багажу із забезпеченням необхідного комфорту та безпеки.



Автобуси, як і таксі, призначені для перевезення людей, тому до водіїв автобусів висуваються підвищені вимоги. Наприклад, перед кожним виїздом вони зобов'язані проходити медогляд, дотримуватися певного режиму праці та відпочинку й інше. Основні вимоги перераховані в Законі "Про автомобільний транспорт". Керувати автобусом дозволяється з 21 року. Навіть на автомагістралях автобуси не повинні рухатися зі швидкістю понад 90 км/год. Окрім Державтоінспекції роботу водіїв транспортних засобів, що здійснюють перевезення пасажирів, додатково контролює державна інспекція на автотранспорті.

**Автомагістраль** - автомобільна дорога, що:

- спеціально побудована і призначена для руху транспортних засобів, не призначена для в'їзду на прилеглу територію або виїзду з неї;
- має для кожного напрямку руху окремі проїзні частини, відокремлені одна від іншої розділювальною смугою;
- не перетинає на одному рівні інші дороги, залізничні і трамвайні колії, пішохідні і велосипедні доріжки, шляхи проходу тварин, має огородження на узбіччях і розділювальній смузі та обгороджена сіткою;
- позначена дорожнім знаком 5.1;



На автомагістралях дозволений рух із підвищеною швидкістю - до 130 км/год та встановлений особливий порядок руху. З'їзди та виїзди на автомагістралі обладнані смугами гальмування та прискорення. Виїзд на автомагістралі заборонений тракторам, самохідним машинам і механізмам, транс-



портним засобам, максимальна дозволена швидкість яких нижче 40 км/год., гужовому транспорту. Також на автомагістралях заборонений пішохідний рух за межами пішохідних переходів. Вантажні транспортні засоби з вантажопідйомністю понад 3,5 тонни можуть рухатися на автомагістралях лише по першій та другій смузі для руху.

До особливих відмінностей автомагістралей відноситься заборона на рух заднім ходом, розворот і зупинка поза спеціально відведених для цього місць. В Україні заборонена учбова їзда на автомагістралях, хоча в деяких країнах вона входить до обов'язкової програми підготовки водіїв.

**Автомобільна дорога, вулиця (дорога)** - частина території, зокрема в населеному пункті, з усіма розташованими на ній спорудами (мостами, шляхопроводами, естакадами, надземними і підземними пішохідними переходами) та засобами організації дорожнього руху, призначена для руху транспортних засобів і пішоходів та обмежена по ширині зовнішнім краєм тротуарів чи краєм смуги відводу. Цей термін включає також спеціально побудовані тимчасові дороги, крім довільно накатаних доріг (колій).

Визначення даного терміну в Правилах знаходиться в протиріччі з визначенням у законі, оскільки визначає межею автомобільної дороги в населеному пункті - зовнішню частину пішохідних тротуарів, і має ствердження, що дорога призначена, зокрема, й для руху пішоходів. Закон України "Про автомобільні дороги" містить дещо інакше визначення терміну "автомобільна дорога" - це лінійний комплекс інженерних споруд, призначений для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів.




Подібне протиріччя може вводити водіїв в оману, оскільки визначення, дане цими Правилами, поширює дію дорожніх знаків, які забороняють зупинку або стоянку, на пішохідні тротуари в тому числі, навіть якщо така стоянка дозволена там діючими Правилами. У даному випадку у своїх діях водії повинні керуватися Законом, оскільки його юридичний статус вище Правил, затверджених постановою Кабінету Міністрів.

Відповідно до Закону України "Про автомобільні дороги" всі автомобільні дороги поділяються на чотири види: автомобільні дороги загального користування; вулиці та дороги міста, а також інших населених пунктів; відомчі (технологічні) автомобільні дороги; автомобільні дороги на приватних територіях. У кожної дороги є власник, який несе відповідальність, у тому числі й кримінальну, за її стан і відповідність вимогам безпеки дорожнього руху.

Автомобільна дорога може мати одну або декілька проїзних частин за наявності на дорозі розділювальної смуги - будь-якого конструктивного елементу, що розділяє транспортні потоки протилежних напрямів (бульвар, трамвайна лінія, огородження на розділювальній смузі та інше).







**Автомобільні дороги державного значення** -- автомобільні дороги загального користування, до яких належать міжнародні, національні та регіональні автомобільні дороги, які позначені відповідними дорожніми знаками.




Такими дорожніми знаками є інформаційні знаки 5.61 з різними буквеними позначеннями. "М" - міжнародні дороги, "Н" - національні, "Р" - регіональні.

Відповідно до закону України "Про автомобільні дороги" окрім доріг державного значення існують ще: дороги місцевого значення, які підрозділяються на дороги обласного та районного значення; вулиці та дороги міст і інших населених пунктів; відомчі (технологічні) автомобільні дороги; автомобільні дороги на приватних територіях.

**Автопоїзд** (транспортний состав) механічний транспортний засіб, що з'єднаний з одним або кількома причепами за допомогою зчіпного пристрою.



Состав транспортних засобів складається: з механічного транспортного засобу (тягача) та причепа або напівпричепа, обладнаних загальною гальмовою системою. Зчеплення таких транспортних засобів здійснюється лише жорстким способом.



Зважаючи на значну вагу та габарити, керування автопоїздом має свої особливості. Гальмовий шлях автопоїзда більший, ніж гальмовий шлях одиночного тягача. Під час руху причіп постійно відхиляється в сторони від траєкторії руху автомобіля-тягача, що підвищує небезпеку при обгоні та зустрічному роз'їзді. Маневреність автопоїзда гірша, ніж у одиночного автомобіля.

Водіям інших транспортних засобів слід враховувати, що під час повороту причіп автопоїзда зміщується в бік центру повороту, збільшуючи траєкторію руху автопоїзда. Ця обставина має суттєве значення, коли автопоїзд рухається вулицями міста, а повороти на перехрестях малого радіусу.

Виникає небезпека зіткнення автопоїзда із запаркованими поблизу перехрестя транспортними засобами, а також заїзду причепа на тротуар, де він може травмувати пішоходів, збити опору освітлення або світлофор, пошкодити зелені насадження. Для водія легкового автомобіля важливо враховувати перелічені чинники та уникати одночасного входження в поворот з автопоїздом на вузьких ділянках доріг.

**Безпечна дистанція** - відстань до транспортного засобу, що рухається попереду по тій самій смузі, яка у разі його раптового гальмування або зупинки дасть можливість водієві транспортного засобу, що рухається позаду, запобігти зіткненню без здійснення будь-якого маневру.

Недотримання безпечної дистанції є найбільш типовою причиною дорожньо-транспортних пригод у населених пунктах. За будь-якої швидкості руху, при гальмуванні, автомобіль зупиняється не одразу, а через певну відстань. І саме на цю відстань має зважати водій під час руху та мати певний її запас, щоб уникнути зіткнення із транспортним засобом, який рухається попереду. Крім того, будь-який водій реагує на гальмування такого транспортного засобу не одразу, а через певний час, тому й наздоганяє його.



При обранні безпечної дистанції водій має враховувати: технічний стан транспортного засобу, погодно-кліматичні умови, стан проїзної частини, швидкість і траєкторію руху інших учасників дорожнього руху.

**Безпечний інтервал** - відстань між боковими частинами транспортних засобів, що рухаються, або між ними та іншими об'єктами, за якої гарантована безпека дорожнього руху.




Вважається, що безпечний інтервал між боковими частинами транспортних засобів становить не менш як 70 сантиметрів. Це мінімальна відстань, якої варто дотримуватися при русі в потоці транспортних засобів. Проте ситуації бувають різними, але чим менше допустимий інтервал між транспортними засобами, тим меншу швидкість має обирати водій.

**Безпечна швидкість** - швидкість, за якої водій має змогу безпечно керувати транспортним засобом та контролювати його рух у конкретних дорожніх умовах.



За статистикою, 40 відсотків дорожньо-транспортних пригод відбувається внаслідок перевищення водіями швидкості руху. Бажання більшості водіїв рухатися з максимально можливою швидкістю є природним. Уміння визначити максимально можливу, але безпечну швидкість характеризує майстерність водія. На безпечну швидкість руху впливає чотири основні складові - водій, транспортний засіб, дорога, довкілля.

**Буксирування** - переміщення одним транспортним засобом іншого транспортного засобу, яке не належить до експлуатації автопоїздів (транспортних составів) на жорсткому чи гнучкому зчепленні або способом часткового навантаження на платформу чи на спеціальне опорне пристосування.

Більшості водіїв хоча б раз у житті доводилося брати участь у буксируванні транспортного засобу - або в якості буксира, або в якості того. кого буксирують. У більшості випадків "тягнути" автомобіль доводиться через його несправності, але можуть бути й інші причини, найбільш типова з яких - паливо, що несподівано закінчилося. Буксирування - непростий процес, як це може здатись на перший погляд. Тож йому присвячений цілий розділ цих Правил.







**Вантажний автомобіль** - автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення вантажів



Вантажні автомобілі поділяють на п'ять видів:

- вантажопасажирський автомобіль - автомобіль, який за своєю конструкцією та устаткуванням призначений для перевезення, як пасажирів, так і вантажів. Якщо такий автомобіль має повну масу до 3,5 т, для керування таким транспортним засобом досить мати посвідчення водія категорії "В";



- вантажний автомобіль загального призначення - вантажний автомобіль із бортовою платформою відкритого або закритого типу, який не обладнано засобами самозавантаження, саморозвантаження чи іншим спеціальним устаткуванням. Для керування таким автомобілем необхідно мати водійське посвідчення категорії "С1" або "С";



- вантажний автомобіль автопоїзд (тягач) - вантажні автомобілі з бортовою платформою та тягово-зчіпним пристроєм чи сідельним пристосуванням, призначені для буксирування причепа або напівпричепа, повна маса якого більше 750 кг. Для керування автопоїздом необхідно мати водійське посвідчення категорії "С1Е" або "СЕ";



- спеціальний вантажний автомобіль - транспортний засіб, призначений для виконання спеціальних робочих функцій (для аварійного ремонту, автокран, пожежник, бетономішалка, вишка розвідувальна або бурова на автомобілі, для транспортування сміття або інших відходів, техдопомога, автомобіль-прибиральник, автомобіль-майстерня, автомобіль для пересувних теле- або радіостанцій та ін.);



- спеціалізований автомобіль - вантажний автомобіль, призначений для перевезення певних категорій пасажирів або вантажу (автобус для перевезення дітей, інвалідів, пасажирів певних професій, самоскид, спеціалізований санітарний автомобіль екстреної медичної допомоги, автомобіль інкасації, ритуальний автомобіль і так далі), і що має спеціальне обладнання (броньований, облаштований спеціальними світловими та звуковими пристроями та інше.).

**Велосипед** - транспортний засіб, крім інвалідних колясок, що приводиться в рух мускульною силою людини, яка знаходиться на ньому.

**Велосипедист** - особа, яка керує велосипедом.

Велосипеди прилічені до транспортних засобів, а особи, що керують ними, є учасниками дорожнього руху. Вони зобов'язані виконувати не тільки вимоги розділу 6 цих Правил, але й інших положень, що стосуються порядку руху транспортних засобів.

**Велосипедна доріжка** - виконана в межах дороги чи поза нею доріжка з покриттям, що призначена для руху на велосипедах і позначена дорожнім знаком 4.12.



Рух велосипедною доріжкою має свої особливості. Якщо вона перетинає проїзну частину за межами перехрестя, велосипедист зобов'язаний дати дорогу всім транспортним засобам.

На регульованих і нерегульованих перехрестях водій, повертаючи праворуч або ліворуч, повинен дати дорогу велосипедистам, які рухаються прямо в попутному напрямку (п. 16.2 ПДР).

**Видимість у напрямку руху** - максимальна відстань, на якій з місця водія можна чітко розпізнати межі елементів дороги та розміщення учасників руху, що дає змогу водієві орієнтуватися під час керування транспортним засобом, зокрема для вибору безпечної швидкості та здійснення безпечного маневру.



Видимість на дорозі грає важливу роль, оскільки велику частину інформації, необхідної для забезпечення безпеки руху, водій отримує через зір. За умов обмеженої видимості важко розрізнити дорогу, інші транспортні засоби, пішоходів, дорожні знаки та об'єкти, які необхідно бачити для безпечного керування транспортним засобом. Видимість може бути обмежена погодними умовами (дощ, сніг, туман, град, сяюче сонце).

В умовах недостатньої або обмеженої видимості водієві доводиться значно підвищувати увагу, що вимагає чималої напруги. У цей час й інші учасники дорожнього руху знаходяться в таких умовах. І кожен з них у будь-який момент може зробити помилку. До цього треба бути готовим. Для забезпечення безпеки водій повинен завжди обирати швидкість або здійснювати будь-який маневр, враховуючи видимість у напрямку руху. Швидкість обирають з урахуванням умови повної зупинки рухомого транспортного засобу перед раптово виниклою перешкодою. Від маневрів у деяких ситуаціях краще взагалі відмовитися (обгін у тумані).

**Вимушена зупинка** - припинення руху транспортного засобу через його технічну несправність чи небезпеку, яка спричинена вантажем, який перевозиться, станом учасника дорожнього руху, появою перешкоди для руху.



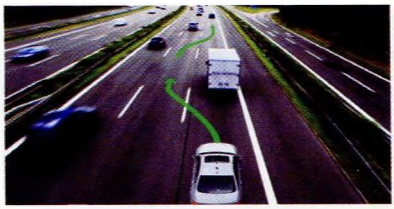

Вимушена зупинка - зупинка, викликана надзвичайними обставинами, що не дозволяють продовжити подальший рух. До таких обставин належать: технічна несправність транспортного засобу (наприклад, поломка автомобіля, при якій подальший його рух не можливий або може загрожувати життю та здоров'ю водія чи інших учасників дорожнього руху); виникнення перешкоди на дорозі (наприклад, пошкодження дорожнього полотна, вантаж, що випав із будь-якого транспортного засобу, поява тварин); небезпеки, що створюються станом водія, пасажира, або будь-якого іншого учасника дорожнього руху (наприклад, погане його самопочуття).



У всіх випадках, коли йдеться про вимушену зупинку, водій може припинити рух транспортного засобу навіть у тих місцях, де згідно із Правилами заборонена зупинка. При цьому водій повинен ужити всіх заходів, щоб прибрати транспортний засіб, а за неможливості це зробити - увімкнути аварійну світлову сигналізацію, або виставити знак аварійної зупинки (п. 15.14 ПДР).

Не слід плутати вимушену зупинку із зупинкою на вимогу регулювальника або заборонного сигналу світлофора; зупинкою у зв'язку із затором, що виник у процесі руху; зупинкою у випадках, коли водій виконує вимогу "дати дорогу". Ці зупинки, пов'язані з виконанням вимог Правил дорожнього руху. У цих випадках аварійна сигналізація не вмикається.

**Випередження** - рух транспортного засобу із швидкістю, що перевищує швидкість попутного транспортного засобу, що рухається поряд по суміжній смузі.



Випередження не пов'язане із виїздом на зустрічну смугу. Може здійснюватися як з правого, так і з лівого боку. Проте для цього дорога повинна мати не менше двох смуг для руху в одному напрямі. За відсутності дорожньої розмітки кількість смуг водій визначає самостійно, керуючись тим, що ширина смуги має бути не меншою 2,75 метра (пункт 11.1 ПДР).

**Власник транспортного засобу** - фізична або юридична особа, яка володіє майновими правами на транспортний засіб, що підтверджується відповідними документами.

Правила навмисно виділяють цей термін, оскільки в деяких ситуаціях законодавством передбачена відповідальність саме власників транспортних засобів, а не керуючих ними осіб - водіїв. Керування транспортним засобом є джерелом підвищеної небезпеки, і довіряти його будь-кому не варто. Саме тому збитки при виникненні ДТП відшкодовує потерпілому юридична особа, яка надала керування транспортним засобом найманому водію, що скоїв дорожньо-транспортну пригоду.

Власник несе відповідальність за дотримання правил реєстрації транспортного засобу та проходження ним обов'язкового технічного контролю. А при зміні прізвища, імені, по-батькові або місця реєстрації власника, транспортний засіб підлягає перереєстрації. Але це далеко не всі ситуації, що вимагають чіткого визначення терміну "власник".

Майнові права на будь-який транспортний засіб отримуються на підставі договору купівлі-продажу. Проте на практиці такий договір часто підміняється дорученням, що згодом викликає неприємні ситуації. Так звана "купівля за генеральним дорученням" - це взагалі не купівля, тому що вона не передбачає передачу права власності на транспортний засіб іншій особі. Подібна "купівля-продаж" згодом може створити певні складнощі, як покупцеві, так і продавцеві.

По-перше, якщо фактичний власник змінить місце проживання або свої ПІБ, до реєстраційних документів мають бути внесені зміни. Експлуатація транспортного засобу без внесення відповідних змін вважається незаконною. Такий транспортний засіб може бути тимчасово затриманий співробітниками ДАІ та розміщений на спеціальній стоянці або майданчику - штрафмайданчику.

По-друге, якщо у власника транспортного засобу виникають будь-які зобов'язання перед кредиторами (невиплата аліментів, банківського кредиту, штрафів та інше), автомобіль може бути оголошений у розшук Державною виконавчою службою. Виявивши такий транспортний засіб, співробітники ДАІ його затримують і відправляють на штрафмайданчик.

По-третє, при автоматичній фіксації правопорушень на дорозі спочатку претензії пред'являються власникові транспортного засобу, якому належить довести, що в момент скоєння правопорушення за кермом перебував інший водій.

По-четверте, якщо довірена особа скоїть дорожньо-транспортну пригоду та втече з місця події, першим, кого розшукуватимуть правоохоронні органи, буде власник транспортного засобу. І в подібних ситуаціях найменшими проблемами стануть витрачені на доведення своєї непричетності до правопорушення або дорожньої пригоди нерви та час.

По-п'яте, для виїзду за кордон на дорученому транспортному засобі тимчасовий користувач повинен отримати письмову згоду його власника. Саме тому бажано здійснювати купівлю або продаж транспортного засобу за договором купівлі-продажу, а не за дорученням, навіть генеральним.

**Водій** - особа, яка керує транспортним засобом і має посвідчення водія (посвідчення тракториста-машиніста, тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом, тимчасовий талон на право керування транспортним засобом) відповідної категорії. Водієм також є особа, яка навчає керуванню транспортним засобом, перебуваючи безпосередньо в транспортному засобі.

За будь-які правопорушення, що здійснюються на дорозі, відповідальність несе учасник дорожнього руху або водій. Учасниками є пішоходи, пасажири транспортних засобів, велосипедисти, погоничі тварин, а також особи, що керують гужовим транспортом.

Термін "водій" визначає особу, яка здійснює функцію керування будь-яким механічним транспортним засобом: автомобілем, трамваєм, тролейбусом, трактором, мотоциклом, мопедом та ін. Правила дорожнього руху визначають водієм й особу, яка навчає керуванню транспортним засобом будь-яку іншу особу.

Ключовою у визначенні цього терміну є фраза, що "керує транспортним засобом". Саме тут іноді виникають непорозуміння. Не всякий, що сидить за кермом транспортного засобу, є водієм. У цьому питанні часто виникають дискусії, тому що чіткого визначення "керування транспортним засобом" в законодавстві немає.

На практиці зустрічаються твердження про те, що особа, яка знаходиться в транспортному засобі на місці водія, має безпосередній доступ до джерела підвищеної небезпеки та здатна в будь-який момент почати рух на даному транспортному засобі - є водієм. Тобто особа, що знаходиться на місці водія, навіть у непрацюючий машині, - це водій.

З таким твердженням можна не погодитися. Ви можете сидіти за кермом трактора, або знаходитися за штурвалом літака? Так, але при цьому ніхто не докорить вам у тому, що ви керуєте ними. Ось якщо ви рушите з місця, і техніка буде в русі - це вже керування. Отже, керування транспортним засобом пов'язане з рухом.

Говорячи просто, керування - це коли транспортний засіб рухається. Водій - від слова "водити", а що ж він водить, якщо машина не рухається? Звичайно ж, виключенням є ситуації, при яких транспортний засіб стоїть у транспортному потоці, на перехресті, на світлофорі, залізничному переїзді та інші.

**Габаритно-ваговий контроль** - перевірка габаритних і вагових параметрів транспортного засобу (в тому числі механічного транспортного засобу), причепу і вантажу на предмет відповідності встановленим нормам щодо габаритів (ширина, висота від поверхні дороги, довжина транспортного засобу) та щодо навантаження (фактична маса, осьове навантаження), яка проводиться відповідно до встановленого порядку на стаціонарних або пересувних пунктах габаритно-вагового контролю.



Навантаження на вісь транспортного засобу безпосередньо впливає на стан доріг. Для порівняння - одна вантажівка із навантаженням на вісь близько 8-ми тон руйнує дорогу так, як 1 000 легкових автомобілів. Більшість доріг розрахована під старі навантаження - до 12 тон на вісь. Нашими дорогами зустрінеш вантажівки із значним перебільшенням названих норм.

У 2007 році уряд вирішив "вдарити по бездоріжжю" введенням на дорогах габаритно-вагового контролю транспортних засобів. З цією метою було прийнято постанову Кабінету Міністрів України від 27.06.2007 р. № 879, якою затверджено "Порядок здійснення габаритно-вагового контролю та справляння плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів і інших самохідних машин і механізмів, вагові та/або габаритні параметри яких

перевищують нормативні".



Габаритно-ваговий контроль (ГВК) включає перевірку відповідності габаритно-вагових параметрів транспортних засобів установленим законодавством параметрам і нормам, наявності дозволу на рух певними маршрутами, а також дотримання обумовлених у дозволі умов і режиму руху великовагових і великогабаритних транспортних засобів.

Гранично допустимі норми габаритно-вагових параметрів транспортних засобів містяться в пункті 22.5 цих Правил. Будь-яке перевищення вказаних норм вимагає спеціального дозволу для руху дорогами загального користування.

Габаритно-ваговий контроль транспортних засобів на автомобільних дорогах загального користування здійснюється Укртрансінспекцією, її територіальними органами та відповідними підрозділами МВС, що забезпечують безпеку дорожнього руху.

Контроль за наявністю у водіїв великовагових та великогабаритних транспортних засобів дозволу на рух здійснюють відповідні підрозділи МВС, що забезпечують безпеку дорожнього руху, та територіальні органи Укртрансінспекції, які здійснюють габаритно-ваговий контроль.

Кожен пункт габаритно-вагового контролю укомплектовується контрольно-вимірювальними приладами й документацією відповідно до "Технологічного регламенту здійснення габаритно-вагового контролю транспортних засобів і інших самохідних машин і механізмів на автомобільних дорогах загального користування", затвердженого спільним наказом Державної служби автомобільних доріг та МВС України від 07.05.2008 р. №219/198.

**Газон** - ділянка однорідної території із дерновим покривом, який штучно створюється шляхом посіву і вирощування дерноутворювальних трав (переважно багаторічних злаків) або одернування.



До 15 квітня 2013 року Правила не забороняли стоянку на газонах. Покарати водія штрафом у 510 грн. за знищення зеленої трави могли лише співробітники державної інспекції з охорони довкілля. Відтепер притягнути водія до відповідальності за стоянку в забороненому місці може і працівник Державтоінспекції. Поки що Правилами не заборонено зупинку на газоні.

**Гальмовий шлях** - відстань, що проходить транспортний засіб під час екстреного гальмування з початку здійснення впливу на механізм керування гальмовою системою (педаль, рукоятку) до місця його зупинки.

Багатьох аварій можливо було б уникнути, якби водії реагували на зміну дорожньої обстановки із урахуванням гальмових якостей свого транспортного засобу. Одним із показників таких якостей є гальмовий шлях. Правилами встановлені конкретні вимоги до гальмового шляху транспортних засобів залежно від їхньої категорії. Проте ці вимоги є усередненими та застосовуються виключно для сухої й рівної дороги. У реальних дорожніх умовах на гальмовий шлях впливає не лише стан дорожнього покриття та швидкість транспортного засобу, але й фактична його маса, стан шин, ефективність гальмової системи.

Окрім гальмового шляху, існує поняття відстані до зупинки. Це довжина ділянки, яку пройде транспортний засіб із моменту виявлення водієм перешкоди до повної зупинки. Іншими словами, водій, побачивши будь-яку перешкоду, повинен усвідомити небезпеку, прийняти рішення про зупинку або зменшення швидкості, перенести ногу з педалі газу на педаль гальм і натиснути її. На це витрачається від 0,3 до 1,7 секунди.

**Головна дорога** - дорога з покриттям відносно ґрунтової або та, що позначається знаками 1.22, 1.23.1-1.23.4 і 2.3. Наявність на другорядній дорозі покриття безпосередньо перед перехрестям не прирівнює її за значенням до перехрещуваної.

Це визначення має істотне значення для будь-якого водія, оскільки транспортний засіб, що рухається головною дорогою, має перевагу перед іншими транспортними засобами, які рухаються іншими дорогами, що перетинають головну або прилягають до неї. Виключенням є перехрестя, на яких дорожній рух регулюється світлофором або регулювальником.

**Дорожні знаки, що виділяють головну дорогу**



1.22 Перехрещення із другорядною дорогою

1.23.1 1.23.2 1.23.3 1.23.4 Прилягання другорядної дороги

2.3 Головна дорога

**Дати дорогу** - вимога до учасника дорожнього руху не продовжувати або не відновлювати рух, не здійснювати будь-яких маневрів (за винятком вимоги звільнити займану смугу руху), якщо це може змусити інших учасників дорожнього руху, що мають перевагу, змінити напрям руху або швидкість.

Термін "дати дорогу" - це зворотна сторона терміну "перевага". Обидва цих терміни є ключовими для системи дорожньої безпеки. Звичка поступатися дорогою давно існує у водіїв у багатьох країн світу, та жодних особливих проблем із рухом у зв'язку із цим не виникає. Така звичка - гарантія безпеки для всіх учасників дорожнього руху, отже, якщо водій морально готовий пригальмувати завжди, а не лише в останню хвилину перед наїздом, шансів уникнути аварії значно більше.



Правила обумовлюють усі ситуації, при яких водії транспортних засобів зобов'язані давати дорогу. Невиконання даної вимоги стосовно учасників дорожнього руху, які мають перевагу, розглядається не лише як факт порушення Правил, але і як факт створення перешкод для водіїв, а в деяких ситуаціях і створення аварійної обстановки.

Точне визначення терміну "аварійна обстановка" дано в 122-ій статті Кодексу про адміністративні правопорушення - це обстановка, при якій учасники дорожнього руху вимушені різко змінювати швидкість, напрямок руху або вживати інші заходи щодо забезпечення власної безпеки, або безпеки інших громадян.

Залежно від конкретної обстановки дії водія при виконанні вимоги дати дорогу можуть бути різними, тобто не завжди потрібна обов'язкова зупинка, головне - не створювати перешкод учасникам руху, яким надано право на першочерговий рух. У спірних випадках (наприклад, при неможливості визначити головну дорогу на перехресті) водій, виходячи з міркувань безпеки, повинен вважати себе тим, що дає дорогу іншим транспортним засобам.

Іншими словами, вимогу "дати дорогу" слід розглядати як вказівка "не створювати перешкод".

**Денні ходові вогні** - зовнішні світлові прилади білого кольору, передбачені конструкцією транспортного засобу, установлені спереду транспортного засобу і призначені для покращення видимості транспортного засобу під час його руху у світлий час доби.



Не слід плутати денні ходові вогні (ДХВ) із габаритними вогнями, які мають значно меншу яскравість і призначені для позначення габаритів транспортних засобів у темний час доби і в умовах недостатньої видимості. Сучасні денні ходові вогні представляють собою ліхтар або ланцюг ліхтарів на світлодіодах, і в деяких моделях автомобілів вони, окрім своєї прямої функції, є ще й елементом дизайну.

Вимоги щодо місця встановлення та режиму роботи ДХО містяться в національному стандарті ДСТУ UN/ECER48-02:2002 "Єдині технічні приписи щодо офіційного затвердження дорожніх транспортних засобів стосовно встановлення засобів освітлення та світлової сигналізації".

**Дозволена максимальна маса** - маса спорядженого транспортного засобу з вантажем, водієм і пасажирами, що встановлена технічною характеристикою транспортного засобу як максимально допустима. Дозволена максимальна маса автопоїзда - це сума дозволеної максимально допустимої маси кожного транспортного засобу, що входить до складу автопоїзда.



До дозволеної максимальної маси прив'язані категорії транспортних засобів і водійські посвідчення, що дають право керування ними. Це означає, що якщо водій керує автомобілем з причепом за наявності водійського посвідчення категорії "В", то дозволена максимальна маса причепа може перевищувати 750 кілограмів, однак вона не повинна перевищувати маси автомобіля без навантаження, а загальна дозволена максимальна маса такого транспортного засобу та причепа не повинна перевищувати 3500 кілограмів.

Фактична маса транспортного засобу може бути нижче дозволеної максимальної маси. Проте ця розбіжність не може перевести вантажний автомобіль у розряд легкових, навіть якщо його фактична маса не перевищує 3500 кг.

**Дорожньо-транспортна пригода** - подія, що сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якої загинули або поранені люди чи завдані матеріальні збитки.



Визначення цього терміну в Правилах є занадто узагальненим. Тому під час наїзду на будь-яку перешкоду, наприклад - стовп на стоянці, у потерпілого виникає резонне питання - чому викликані ним на місце пригоди за вимогою страхової компанії співробітники Державтоінспекції звинувачують його в здійсненні ДТП і вилучають водійське посвідчення? Адже ніхто, окрім його самого, не постраждав? Таке ж саме питання може виникнути у водія й при наїзді на тварину, чи "вічно стрибаючу по дорозі" курку, чи безхатню тварину.

У Правилах є чітко позначені ознаки ДТП - рух самого транспортного засобу та матеріальні збитки. При цьому не важливо, кому таки збитки завдані - самому водієві або третім особам. "Правила обліку дорожньо-транспортних пригод", затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 30.06.2005 г. №538, уточнюють деякі терміни: *загиблі* - люди, що померли внаслідок ДТП на місці його здійснення або від отриманих травм протягом 30 діб; *травмовані* - люди, що одержали внаслідок ДТП тілесні ушкодження будь-якого ступеня важкості, та звернулися протягом трьох діб за медичною допомогою до лікувально-профілактичної установи; *матеріальний збиток* - втрати, понесені юридичною й/або фізичною особою у зв'язку зі знищенням, або ушкодженням його *речей*, а також витрати, які особа здійснила або повинна здійснити для відновлення свого порушеного права.

Стаття 179 Цивільного Кодексу України (ЦКУ) визначає, що річчю є предмет матеріального світу, по відношенню до якого можуть виникати цивільні права та обов'язки. Стаття 180 ЦКУ відносить до речей винятково тварин. Таким чином, наїзд на курку не є дорожньо-транспортною пригодою. А будь-яка тварина, що постраждала під колесами транспортного засобу, повинна мати свого власника. Без цього пригода не може кваліфікуватися дорожньо-транспортною, якщо самому транспортному засобу не завдано збитків.

Слід пам'ятати, що стаття 9 Закону "Про захист тварин від жорстокого поводження" покладає відповідальність за забезпечення безпеки дорожнього руху на осіб, що супроводжують тварин поблизу проїзної частини. Законом обговорений навіть вік таких осіб - понад 14 років.

Ступінь провини водія при здійсненні ним ДТП визначається судом. Завдання співробітника Державтоінспекції - документальна фіксація події. Такі вимоги чинного законодавства.

**Дорожні роботи** - роботи, пов'язані із будівництвом, реконструкцією, ремонтом чи утриманням автомобільної дороги (вулиці), штучних споруд, споруд дорожнього водовідводу, інженерного облаштування, встановленням (ремонтом, заміною) технічних засобів організації дорожнього руху.



Цими Правилами передбачені випадки введення додаткових обмежень швидкості руху транспортних засобів. Одним із таких випадків є проведення дорожніх робіт, про які попереджає дорожній знак 1.37. "Дорожні роботи". В таких місцях водії мають бути гранично уважні та обережні.

**Дорожні умови** - сукупність факторів, що характеризують (з урахуванням пори року, періоду доби, атмосферних явищ, освітленості дороги) видимість у напрямку руху, стан поверхні проїзної частини (чистота, рівність, шорсткість, зчеплення), а також її ширину, величину похилів на спусках і підйомах, віражів і заокруглень, наявність тротуарів або узбіч, засобів організації дорожнього руху та їх стан.



Дорожні умови - одна зі складових дорожньої обстановки. Керування транспортним засобом відбувається у різних дорожніх і кліматичних умовах, і водій зобов'язаний їх враховувати при виборі безпечної швидкості руху та прийомів керування транспортним засобом для того, щоб уникати потрапляння в аварійно-небезпечні ситуації.

Обираючи швидкість і прийоми керування, водієві необхідні належні знання та навики під час оцінки дорожніх умов. Особливо важливо - дати оцінку зчіпним якостям дорожнього покриття, а також знати причини його підвищеної ковзкості. Це допоможе правильно визначити величину гальмового шляху, обрати безпечну дистанцію та швидкість руху.

Правильний вибір безпечного режиму руху неможливий без оцінки дорожньої ситуації, на яку впливають і такі чинники, як: наявність світлофорів, регулювальників, дорожніх знаків, ліній розмітки, освітленість дороги, швидкість транспортних засобів, що рухаються в суміжних рядах і в зустрічному напрямі, інтервали між ними, інтенсивність руху транспортних засобів і пішоходів на дорозі.

Оптимальний вибір безпечного режиму руху не можливий і без урахування водієм характеристик керованого ним транспортного засобу, його технічного стану, виду гальмового приводу, характеру розташування вантажу, власної кваліфікації, фізичного й психологічного стану.

**Дорожня обстановка** - сукупність факторів, що характеризуються дорожніми умовами, наявністю перешкод на певній ділянці дороги, інтенсивністю і рівнем організації дорожнього руху (наявність та стан дорожньої розмітки, дорожніх знаків, дорожнього обладнання, світлофорів), які повинен ураховувати водій під час вибору швидкості, смуги руху та прийомів керування транспортним засобом.



Усі елементи дорожньо-транспортної обстановки класифікують за трьома групами: дорожні знаки, сигнали та дорожня розмітка; поведінка та стан інших учасників дорожнього руху; дорожні умови. Правильна оцінка дорожньої обстановки з боку водія - гарантія безпечного руху. Куди дивиться водій при управлінні транспортним засобом? Що він бачить попереду? Чи бачить те, що відбувається справа, зліва, позаду? Досвідчений водій зчитує з дороги всю можливу інформацію, може прорахувати ситуацію на декілька кроків уперед, його оглядовість - 360 градусів довкола свого транспортного засобу.

Правильне "зчитування" дорожньої обстановки вчить водія-початківця такій важливій якості, як прогнозування дорожніх ситуацій із подальшим обранням безпечних прийомів керування, що поза сумнівом знижує ризик потрапляння в дорожньо-транспортні пригоди.



**Естакада** - інженерна споруда для руху транспортних засобів та (або) пішоходів, підняття однієї дороги над іншою у місці їх перетину, а також для створення дороги на певній висоті, яка не має з'їздів на іншу дорогу.

При русі на естакадах Правила містять низку заборон і обмежень для водіїв транспортних засобів відносно розворотів, руху заднім ходом, обгону, зупинки або стоянки. При русі під естакадами рухатися заднім ходом або обганяти дозволяється.



**Експлуатація транспортного составу** - транспортування тягачем причепа згідно з інструкцією щодо його використання (відповідність причепа тягачу, наявність страхового з'єднання, єдиної системи сигналізації, освітлення тощо).

Оскільки в процесі руху транспортного состава на його водія покладається низка обов'язків і відповідальність, він повинен чітко розуміти суть терміну "експлуатація транспортного состава" та ґрунтовно забезпечувати безпечні умови та режими руху транспортного засобу в процесі його експлуатації.

**Житлова зона** - дворові території, а також частини населених пунктів, позначені дорожнім знаком 5.31.



5.31
Житлова зона

Особлива небезпека і для водіїв, і для пішоходів криється в дворах і житлових зонах. Характерною особливістю такої зони є не лише те, що в ній пішоходи мають перевагу, але й те, що будь-якого моменту, з-за будь-якого кута, на проїзну частину можуть вистрибнути діти. Крім того, діти можуть з'явитися в "мертвій зоні" транспортного засобу при русі заднім ходом, при паркуванні на прибудинкових територіях.

Часто жертвами автомобілів у житлових зонах стають домашні тварини. Не секрет, що господарі в своєму дворі відпускають їх гуляти без повідця. Безтурботна тварина може досить несподівано вискочити прямо під колеса вашого транспортного засобу. Незважаючи на пряме порушення закону з боку господаря (домашніх тварин слід вигулювати на повідці), відповідальність за те, що сталося буде покладена на водія. Тому при русі у житлових зонах слід бути особливо уважним й обережним і неухильно виконувати вимоги пункту 26 цих Правил.

**Залишення місця дорожньо-транспортної пригоди** - дії учасника дорожньо-транспортної пригоди, спрямовані на приховання факту такої пригоди або обставин її скоєння, які спричинили необхідність проведення працівниками міліції заходів щодо встановлення (розшуку) цього учасника та (або) розшуку транспортного засобу.

Законодавець чітко визначає цей термін. Адже через залишення місця ДТП законодавством передбачена адміністративна відповідальність - штраф до 306 грн.,



громадські роботи на строк до 40 годин або адміністративний арешт на строк до 10 діб.

У практиці розгляду залишення місць ДТП існує чимало прикладів, коли водій вважає, що ДТП не відбулося. Відповідно, втеча з місця ДТП теж не має місця. В першу чергу це стосується випадків, коли водій вважає, що пошкодження його автомобіля або транспортного засобу іншого учасника ДТП незначні. Водночас, кожен водій повинен розуміти, що навіть коли в процесі дорожнього руху він лише легко торкнувся іншого автомобіля і вважає, що пошкодження не суттєві - відбулося ДТП і він не має права залишати його місце без дотримання вимог діючих Правил.



**Залізничний переїзд** - перехрещення дороги із залізничними коліями на одному рівні.

На залізничних переїздах відбуваються найбільш тяжкі, за наслідками, дорожньо-транспортні пригоди. Тому порушення правил їх проїзду, перерахованих в пункті 20 цих Правил, обумовлює найбільші штрафи та покарання водія позбавленням права керування транспортними засобами на тривалий термін.

**Засліплення** - фізіологічний стан водія внаслідок дії світла на його зір, коли водій об'єктивно не має можливості виявити перешкоди чи розпізнати межі елементів дороги на мінімальній відстані.



Близько 10-15 відсотків усіх дорожньо-транспортних пригод у темний час доби відбувається через засліплення водія. У темноті чутливість людського ока в декілька разів вища, ніж у світлий. А при кожному засліпленні відбувається світловий удар по очах. Хоча очам досить легко із цим упоратися, негативною обставиною є адаптація до так званого "нормального" рівня освітлення, яка відбувається за відносно тривалий час - від 10 до 30 секунд.



Незважаючи на жорсткі вимоги до регулювання фар, засліплення водія зустрічними автомобілями однак відбувається. Виникає це через те, що неможливо побудувати оптичні системи фар автомобілів з досить різким кутом світлового потоку. Звідси й проблема засліплення водія зустрічним автотранспортом, яку кожен водій вирішує самостійно. На даний момент існує безліч різних технічних засобів, що допомагають вирішувати цю проблему.

**Зупинка** - припинення руху транспортного засобу на час до 5 хвилин або більше, якщо це необхідно для посадки (висадки) пасажирів чи завантаження (розвантаження) вантажу, виконання вимог цих Правил (надання переваги в русі, виконання вимог регулювальника, сигналів світлофора тощо).



Будь-який водій має розуміти значення цього терміну, оскільки Правила містять конкретні вимоги, обмеження та заборони для зупинки транспортних засобів.

У населених пунктах порушення правил зупинки є одним із найбільш поширених порушень - дійсних або уявних. Перелік місць, де заборонена зупинка, наведений у Правилах, є винятковим. Решта випадків обмеження на зупинку пов'язана лише із засобами

регулювання руху - дорожніми знаками або розміткою. Потрібно пам'ятати й про те, що дія знаків, що забороняють зупинку, поширюється лише на ту сторону дороги, на якій вони встановлені. Якщо знак встановлений над проїзною частиною, то діє він на праву сторону дороги.

**Колона пішоходів -** організована група людей, які рухаються по проїзній частині в одному напрямку.

Правилами передбачені права та обов'язки пішоходів. Організовані піші колони - явище не часте. Як правило, вони зустрічаються при пішому русі великої кількості військових або дітей. На відміну від солдатів, рух організованої групи дітей проїзною частиною заборонений. Для організованої групи пішоходів, що рухаються в колоні, пунктами 4.5 і 4.6 цих Правил передбачені окремі вимоги. Кількість людей для формування пішої колони Правилами не визначена. Головне, щоб попереду і позаду такої колони знаходилися супроводжуючі з червоними прапорцями або засвіченими ліхтарями білого та червоного кольору - в темний час доби.

**Колона транспортних засобів** - організована група з трьох і більше транспортних засобів, що разом рухаються в одному напрямку безпосередньо один за одним з постійно увімкненим ближнім світлом фар.



Кожен водій має чітко розуміти визначення цього терміну, тому що Правилами визначені конкретні вимоги до його поведінки під час зустрічі з колонами транспортних засобів. Далеко не у всіх випадках їх можна обганяти або випереджати, незалежно від швидкості руху. А в деяких ситуаціях їм доводиться поступатися дорогою. Вимоги до транспортних засобів, що рухаються в колонах, містяться в пункті 25 цих Правил.

**Край проїзної частини (для нерейкових транспортних засобів)** - видима умовна чи позначена дорожньою розміткою лінія на проїзній частині в місці її прилягання до узбіччя, тротуару, газону, розділювальної смуги, смуги для руху трамваїв, велосипедної або пішохідної доріжки.

**Крайнє положення на проїзній частині** - положення транспортного засобу на відстані від краю проїзної частини (середини проїзної частини або розділювальної смуги), яка не дає можливості рухатися попутному транспортному засобу (у тому числі двоколісному) ще ближче до краю проїзної частини (середини проїзної частини або розділювальної смуги).

У деяких ситуаціях (при поворотах, розворотах, русі по прямій та інших) Правила містять вимоги до водія - зайняти крайнє ліве або крайнє праве положення на проїзній частині. Або дозволяють здійснювати певні дії лише з крайнього лівого або правого положення на проїзній частині.

**Легковий автомобіль** - автомобіль з кількістю місць для сидіння не більше дев'яти, з місцем водія включно, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів та їх багажу із забезпеченням необхідного комфорту та безпеки.

У деяких ситуаціях Правила дозволяють певні дії, маневри або рух на окремих ділянках дороги виключно водіям легкових автомобілів.



На відміну від інших видів колісних транспортних засобів легкові автомобілі не підлягають обов'язковому технічному контролю (якщо вони не використовуються для надання послуг із перевезення пасажирів). До цієї ж категорії відносяться мікроавтобуси, кількість пасажирських місць в яких не перевищує восьми.

**Маневрування (маневр)** - початок руху, перестроювання транспортного засобу в русі з однієї смуги на іншу, поворот праворуч чи ліворуч, розворот, з'їзд з проїзної частини, рух заднім ходом.

Практично будь-яка дія транспортного засобу на дорозі є маневруванням. В умовах інтенсивних транспортних потоків, що рухаються з великими швидкостями, правильна та чітка взаємодія водіїв транспортних засобів набуває істотного значення. Одним з основних заходів є обов'язкове виконання всіма водіями вимог Правил дорожнього руху щодо маневрування.

**Маршрутні транспортні засоби (транспортні засоби загального користування)** - автобуси, мікроавтобуси, тролейбуси, трамваї і таксі, що рухаються за встановленими маршрутами та мають визначені місця на дорозі для посадки (висадки) пасажирів.



У деяких ситуаціях Правила містять виключення для маршрутних транспортних засобів: дозволяють порушувати вимоги деяких дорожніх знаків або надають їм перевагу перед іншими транспортними засобами при від'їзді від зупинки, якщо вона знаходиться в спеціальному поглибленні на проїзній частині - "заїзному кармані".

**Механічний транспортний засіб** - транспортний засіб, що приводиться в рух з допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини і механізми, а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт.



Далеко не кожен учасник дорожнього руху зобов'язаний вчитися в автошколі, складати іспити на знання ПДР і отримувати водійське посвідчення. Не всі транспортні засоби підлягають державній реєстрації в Державтоінспекції. Не всі власники підлягають обов'язковому страхуванню цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів. Найпростіший приклад - велосипедисти. Проте - усе це зобов'язані робити водії та власники механічних транспортних засобів, до яких відносяться й звичайнісінькі мопеди.

**Мікроавтобус** - одноповерховий автобус з кількістю місць для сидіння не більше сімнадцяти з місцем водія включно.

Правила містять окремі вимоги до водіїв мікроавтобусів у питаннях дотримання швидкісного режиму та перевезення людей.

**Міст** - споруда, призначена для руху через річку, яр та інші перешкоди, межами якої є початок і кінець пролітних споруд.



Стосовно мостів Правила мають деякі обмеження. Зокрема, не можна зупинятися та стояти, як на мостах, так і під ними. Обгін, розворот і рух заднім ходом не можна здійснювати лише на мостах, а під мостами дозволяється, якщо там не має водної або іншої перешкоди.

Зазвичай ширина проїзної частини на мостах звужується, тому водіям транспортних засобів потрібно бути особливо уважним при під'їзді до таких споруд.

**Мопед** - двоколісний транспортний засіб, який має двигун з робочим об'ємом до 50 куб.см або електродвигун потужністю до 4 кВт.

Будь-який мопед, незалежно від об'єму двигуна, є механічним транспортним засобом. Його власник зобов'язаний пройти державну реєстрацію та отримати страховий поліс цивільно-правової відповідальності власників транспортних



засобів. Будь-яка особа, що керує мопедом, зобов'язана мати при собі водійське посвідчення категорії "А1".

Слід зауважити, що стаття 34 Закону "Про дорожній рух" передбачає обов'язкову державну реєстрацію та облік мопеда лише в тому випадку, якщо він використовуються на автомобільних дорогах державного значення. Чітке визначення таких доріг дане в законі України "Про автомобільні дороги", а також у відповідному розділі Правил. При цьому слід пам'ятати, що незалежно від категорії дороги, на якій використовується мопед або скутер, його водій зобов'язаний мати страховку цивільної відповідальності власників транспортних засобів. Оформити ОСЦВА без реєстрації транспортного засобу практично не можливо.

**Мотоцикл** - двоколісний механічний транспортний засіб з боковим причепом або без нього, що має двигун з робочим об'ємом 50 куб.см і більше. До мотоциклів прирівнюються мотороллери, мотоколяски, триколісні та інші механічні транспортні засоби, дозволена максимальна маса яких не перевищує 400 кг.



Зовнішні відмінності мотоцикла від мопеда для більшості водіїв очевидні. А ось об'єм двигуна може ввести в оману. Будь-який мопед з робочим об'ємом двигуна понад 50 куб. см прирівнюється до мотоциклів, і керування ним потребує водійського посвідчення категорії "А". На відміну від автомобіля Правила дозволяють керувати мотоциклами з більш раннього віку - з 16 років, проте в деяких випадках, можуть обмежувати їхній рух.

**Населений пункт** - забудована територія, в'їзди на яку і виїзди з якої позначаються дорожніми знаками 5.45, 5.46, 5.47, 5.48.

Слід зауважити, що місце установки знаків 5.45-5.48 має велике значення для своєчасного виконання водіями правил, приписаних для населених пунктів. Інколи ці знаки встановлюються на значній відстані від фактичної забудови населеного пункту, не дублюються з лівого боку дороги, що приводить до ненавмисних порушень з боку водіїв транспортних засобів, і негативно впливає на безпеку дорожнього руху.

У цьому питанні слід керуватися вимогами Державного стандарту ДСТУ 4100-2002 "Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування". Дорожні знаки 5.45 і 5.46 повинні встановлюватися на фактичній границі забудови, яка прилягає до дороги. На дорозі, що має дві й більше смуг для руху в одному напрямку знаки повинні дублюватися з лівої сторони (п.10.7.39 ДСТУ 4100-2002).

Якщо назва населеного пункту позначена на синьому фоні, обов'язок зі зниження швидкості до 60 км/год виникає лише в тому випадку, якщо додатково встановлений дорожній знак 5.63.1 "Початок щільної забудови". Такий знак встановлюється, як правило, у тих місцях, де забудови наближаються до проїзної частини. У кінці такої зони встановлюється знак 5.63.2 "Кінець щільної забудови", після якого водію дозволяється збільшувати швидкість.

**Дорожні знаки, що позначають початок і кінець населеного пункту**




5.45 Початок населеного пункту

5.46 Кінець населеного пункту




5.47 Початок населеного пункту

5.48 Кінець населеного пункту



5.63.1 Початок щільної забудови

5.63.2 Кінець щільної забудови

Ці знаки з'явилися в ПДР із 15 квітня 2013 року. Їх уведення обгрунтоване досвідом європейських країн і направлене на забезпечення зручності водіїв. У випадках, коли в населеному пункті основні будови знаходяться на значному віддаленні від дороги, за допомогою цих дорожніх знаків застосовується обмеження швидкісного режиму лише на ділянках, де забудови знаходяться безпосередньо поблизу проїзної частини.

**Небезпека для руху** - зміна дорожньої обстановки (у тому числі поява рухомого об'єкта, який наближається до смуги руху транспортного засобу чи перетинає її) або технічного стану транспортного засобу, яка загрожує безпеці дорожнього руху і змушує водія негайно зменшити швидкість або зупинитися. Окремим випадком небезпеки для руху є рух у межах смуги транспортного засобу іншого транспортного засобу назустріч загальному потоку.



Згідно з вимогами пункту 12.3 цих Правил, у разі виникнення небезпеки для руху, водій повинен негайно вжити заходів для зменшення швидкості руху, аж до повної зупинки транспортного засобу. Небезпека для руху пов'язана, перш за все, з діями водіїв інших транспортних засобів або станом дорожнього покриття (ями, дорожні напливи, сторонні предмети та інше).

**Недостатня видимість** - видимість дороги в напрямку руху менше 300 м у сутінках, в умовах туману, дощу, снігопаду тощо.



Оскільки більшість інформації, необхідної для безпечного руху, водій отримує за допомогою зору, достатня видимість - найважливіша умова безаварійного руху. Указана відстань видимості - 300 метрів обумовлена необхідністю повної зупинки транспортного засобу, що рухається зі швидкістю 90 км/год. При недостатній видимості Правила забороняють обгін, зупинку на дорозі поза населеними пунктами, а водій повинен умикати фари свого транспортного засобу, основні або протитуманні.

**Обгін** - випередження одного або кількох транспортних засобів, пов'язане з виїздом на смугу зустрічного руху.



Обгін є найбільш складним і небезпечним маневром у дорожньому русі. Характерні його особливості - виїзд із "своєї" смуги на смугу зустрічного руху, випередження та повернення в "свою" смугу - вимагають від водія точності розрахунку, високої майстерності керування автомобілем і вміння вірно оцінити ситуацію та спрогнозувати її розвиток. Саме цим умінням визначатиметься правильність вибору швидкості, дистанції, інтервалу руху при обгоні, а отже, безпечне виконання маневру. Щонайменша помилка при виїзді з "своєї" смуги, при випередженні по смузі зустрічного руху та при поверненні в "свою" смугу, може привести до тяжких наслідків.



**Обмежена оглядовість** - видимість дороги в напрямку руху, яка обмежена геометричними параметрами дороги, придорожніми інженерними спорудами, насадженнями та іншими об'єктами, а також транспортними засобами.

Обмежена оглядовість дороги є однією із причин серйозних ДТП. Особливо часто нещасні випадки в



цих умовах виникають під час обгону. При поганій видимості або оглядовості водій несвоєчасно отримує інформацію про обстановку на дорозі, та, плануючи свої дії, здійснює помилки, і не встигає їх виправити.

На прямолінійних ділянках видимість дороги залежить лише від поздовжнього профілю, на криволінійних - від облаштування узбіч і смуги відведення дороги. Близько розташовані до узбіччя зелені насадження, горби, будови погіршують оглядовість і безпеку дороги. В умовах обмеженої оглядовості водії наражаються на потенційну небезпеку, оскільки не мають повної уяви про обстановку, що склалася на дорозі.

Характерно, що кількість пригод залежить не лише від наявності на дорогах ділянок з обмеженою видимістю та оглядовістю, але й від частоти їхнього розташування на трасі. Дослідження показують: рідкі місця обмеженої видимості та оглядовості не безпечніші за ті, що зустрічаються часто. Як приклад - гірські дороги. У цих випадках погані умови компенсуються постійною підвищеною уважністю водіїв, і швидкість руху автомобілів значно менша, ніж у рівнинних умовах.

Небезпечною є обмежена (закрита) оглядовість на перехрестях доріг і вулиць, на залізничних переїздах, тут частіше відбуваються зіткнення транспорту, чим на перехрестях з необмеженим оглядом.

**Оглядовість** - об'єктивна можливість бачити дорожню обстановку з місця водія.



Недосвідчені водії часто плутають поняття "недостатня видимість" і "обмежена оглядовість". Недостатня видимість є тимчасовим явищем, викликаним погодою, і може бути однією із причин погіршення оглядовості водія.

Окрім погодних умов оглядовість водія можуть обмежувати дорожньо-транспортні умови (вантажні автомобілі, автобуси й інші великогабаритні транспортні засоби, невдала організація дорожнього руху, "сліпі" перехрестя, "сліпі" придорожні ділянки, повороти, підйоми, об'єкти поблизу дороги, кущі, дерева, будівлі, зупинені транспортні засоби та інше), а також сам транспортний засіб (наклейки на лобовому або задньому склі, тріщини, бруд, дрібнички, що бовтаються на дзеркалі заднього виду, шторки на вікнах, бічна стійка між задніми та передніми дверима, що утворює так звану "сліпу" зону, пасажири на передньому або задньому сидіннях і т.п.).



Недостатня оглядовість дороги є причиною серйозних ДТП. Особливо часто нещасні випадки в цих умовах виникають при обгонах або маневрах. Вони трапляються через те, що при поганій оглядовості, водій несвоєчасно отримує інформацію про обстановку на дорозі, здійснюючи при цьому помилки та не встигаючи зробити необхідні дії.

Задля поліпшення оглядовості на транспортних засобах установлюються дзеркала заднього виду. Проте водій має пам'ятати, що "сліпі зони" зберігаються завжди, навіть при наявності дзеркал. "Сліпі зони" необхідно визначити для себе заздалегідь шляхом експерименту.

**Острівець безпеки** - технічний засіб регулювання дорожнього руху на наземних пішохідних переходах, конструктивно виділений над проїзною частиною дороги та призначений як захисний елемент для зупинки пішоходів під час переходу проїзної частини дороги. До острівця безпеки належить частина розділювальної смуги, через яку пролягає пішохідний перехід.





Острівець безпеки - зона, розташована на осі дороги, вільна від руху транспорту та використовувана пішоходами, що не встигли без зупинки перейти проїзну частину від тротуару до тротуару. Острівець позначається лініями розмітки або робиться у вигляді піднесення над проїзною частиною дороги. Оскільки такі острівці є елементом пішохідного переходу, стоянка або зупинка на них заборонені.

**Пасажир** - особа, яка користується транспортним засобом і перебуває в ньому, але не причетна до керування ним.

Пасажир є таким самим учасником дорожнього руху, як і водій. Його дії можуть вплинути на зміну дорожньої обстановки та привести до дорожньо-транспортної пригоди. Тому цими Правилами визначені обов'язки та права пасажирів транспортних засобів.

**Перевага** - право на першочерговий рух стосовно інших учасників дорожнього руху.

Правила дорожнього руху виключають ситуацію, при якій учасники дорожнього руху матимуть одночасну перевагу по відношенню один до одного, або одночасний обов'язок давати дорогу. Для уникнення конфліктних ситуацій цими Правилами спеціально окреслюється поняття переваги. Ним встановлюються ознаки першочерговості в русі, які дозволяють попередити конфліктну ситуацію з можливою дорожньо-транспортною пригодою.

Перевага, як правило, визначається дорожніми знаками, спеціальними звуковими та світловими сигналами транспортних засобів, сигналами світлофора та регулювальника, взаємним розташуванням транспортних засобів на проїзній частині та іншим. У Правилах описані всі випадки, коли хто-небудь з учасників руху має пріоритет.

**Дорожні знаки, що визначають преревагу проїзду перехресть і окремих ділянок доріг**



2.1
Дати дорогу




2.2
Проїзд без зупинки заборонений



2.3
Головна дорога



2.4
Кінець головної дороги



2.5
Перевага зустрічного руху



2.6
Перевага перед зустрічним рухом



7.8
Напрямок головної дороги

**Перевезення організованих груп дітей** - одночасне перевезення десяти і більше дітей з керівником, відповідальним за їх супроводження під час поїздки (на групу з тридцяти і більше дітей призначається додатково медичний працівник).

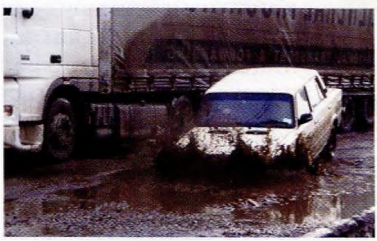


Під цей термін не підпадає звичайне перевезення дітей у легковому автомобілі, наприклад, разом із батьками або іншими особами, та поїздки дітей у маршрутних транспортних засобах (автобусах, тролейбусах і трамваях). Організоване перевезення групи дітей має на увазі здійснення його відповідно до спеціальних правил лише на автобусі або

мікроавтобусі, обладнаних пізнавальним знаком "Діти", проблисковим маячком помаранчевого кольору та в супроводі дорослого.

**Перешкода для руху** - нерухомий об'єкт у межах смуги руху транспортного засобу або об'єкт, що рухається попутно в межах цієї смуги (за винятком транспортного засобу, що рухається назустріч загальному потоку транспортних засобів) і змушує водія маневрувати або зменшувати швидкість аж до зупинки транспортного засобу.





Водій має право відступати від деяких вимоги цих Правил, якщо на дорозі виникає перешкода для руху. Зокрема, йому дозволено виїжджати на зустрічну смугу руху, порушуючи заборону дорожньої розмітки 1.1. або дорожнього знаку 3.25, що забороняє обгін.

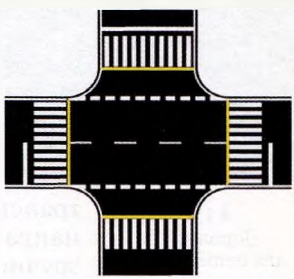
Такою перешкодою може бути все що завгодно (дорожні ями, напливи, сторонні предмети на дорозі та інше). Згідно національного стандарту ДСТУ 3587-97, що пред'являє вимоги до якості доріг, глибина дорожньої ями або вибоїни не має перевищувати 4-6 см, залежно від категорії дороги, а висота дорожнього напливу 2-4 см.

Об'єктом, що рухається в попутному напрямку в межах смуги, та створює перешкоду для руху, вважається будь-який транспортний засіб, швидкість якого менше 30 км/год. У міжнародній Конвенції про дорожній рух швидкість рухомої "перешкоди" дещо вища - 40 км/год.

Досить часто виникають ситуації, в яких водії транспортних засобів потрапляють у дорожні ями, або наїжджають на будь-які сторонні предмети, внаслідок чого стається дорожньо-транспортна пригода. Викликані на місце співробітники ДАІ звинувачують водіїв у порушенні пункту 12.3 цих Правил, де йдеться про те, що в разі виникнення небезпеки для руху або перешкоди, яку водій об'єктивно спроможний виявити, він повинен негайно вжити заходів для зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу або безпечного для інших учасників руху об'їзду перешкоди.

У подібних ситуаціях істотне значення має об'єктивність оцінки ситуації: чи міг водій своєчасно виявити перешкоду для руху, яка виникла перед ним. У подібних випадках оцінює правильність дій водія співробітник ДАІ або спеціально підготовлений експерт.

**Перехрестя** - місце перехрещення, прилягання або розгалуження доріг на одному рівні, межею якого є уявні лінії між початком заокруглень країв проїзної частини кожної з доріг. Не вважається перехрестям місце прилягання до дороги виїзду з прилеглої території.



Це термін є досить важливим для водія, оскільки існують конкретні правила проїзду перехресть, а невірне трактування терміну може привести до порушень вимог цих Правил і, як наслідок - непорозумінням при спілкуванні з посадовими особами Державтоінспекції, що висувають звинувачення в порушенні правил проїзду перехресть і навіть - проїзді на заборонний сигнал світлофора. Запам'ятаєте, перехрестя починається від уявної лінії між початком заокруглень країв проїзної частини кожної з доріг.

**Пішохід** - особа, яка бере участь у дорожньому русі поза транспортними засобами і не виконує на дорозі будь-яку роботу. До пішоходів прирівнюються також особи, які рухаються в інвалідних колясках без двигуна, ведуть велосипед, мопед, мотоцикл, везуть санки, візок, дитячу чи інвалідну коляску.



Пішохід є найбільш незахищеним учасником дорожнього руху. Будь-яка ДТП з його участю може привести до тяжких наслідків. Дії пішохода можуть вплинути на зміну дорожньої обстановки. Тому цими Правилами визначено обов'язки та права пішоходів, а у водіїв є конкретні зобов'язання по відношенню до пішоходів. Заради справедливості треба зауважити, що далеко не всі пішоходи читають і дотримують вимоги діючих Правил, і водії зобов'язані це враховувати для уникнення травмування або загибелі пішоходів.

**Пішохідний перехід** - ділянка проїзної частини або інженерна споруда, призначена для руху пішоходів через дорогу. Пішохідні переходи позначаються дорожніми знаками 5.35.1-5.37.2, дорожньою розміткою 1.14.1-1.14.3, пішохідними світлофорами. За відсутності дорожньої розмітки межі пішохідного переходу визначаються відстанню між дорожніми знаками або пішохідними світлофорами, а на перехресті за відсутності пішохідних світлофорів, дорожніх знаків та розмітки - шириною тротуарів чи узбіч.

Регульованим вважається пішохідний перехід, рух яким регулюється світлофором чи регулювальником, нерегульований - пішохідний перехід, на якому немає регулювальника, світлофори відсутні або вимкнені чи працюють у режимі миготіння жовтого сигналу..

**Технічні засоби, що виділяють пішохідний перехід**



5.35.1 5.35.2

Дорожні знаки



1.14 1



1.14. 2



1.14.3

Дорожня розмітка



Світлофор пішохідний

Водій повинен чітко розуміти визначення пішохідного переходу, оскільки при безпосередньому наближенні до нього він зобов'язаний знизити швидкість аж до зупинки, щоб дати дорогу пішоходам, що знаходяться на переході.

Цими Правилами обумовлені й інші вимоги під час проїзду пішохідних переходів. Поблизу них заборонений обгін, зупинка або стоянка транспортних засобів. При повороті на перехрестях водій зобов'язаний пропускати пішоходів, які рухаються переходами, а за відсутності пішохідних світлофорів, дорожніх знаків або розмітки - тих, що рухаються лінією тротуарів або узбіч.



4.13
Дорожка для пешеходов

**Пішохідна доріжка** - доріжка з покриттям, призначена для руху пішоходів, виконана в межах дороги чи поза нею і позначена знаком 4.13.

На пішохідних доріжках заборонений рух або зупинка транспортних засобів. Заходи щодо регулювання пішохідного руху направлені на забезпечення безпеки пішоходів і підвищення зручності їх переміщення.

**Прилегла територія** - територія, що прилягає до краю проїзної частини та не призначена для наскрізного проїзду, а лише для в'їзду до дворів, на стоянки, автозаправні станції, будівельні майданчики тощо або виїзду з них.



Головним визначальним чинником "прилеглої території" є безпосередня близькість до дороги та її функціональне призначення. Найбільш характерні приклади "прилеглих територій" перераховані в самому визначенні терміну. При виїзді з прилеглих територій будь-які дорожні знаки відсутні, тому водій має бути особливо уважним, тим більше в ситуаціях з одностороннім рухом на дорозі. Усі водії, які виїжджають на дорогу із прилеглих територій, зобов'язані дати дорогу транспортним засобам і пішоходам, які рухаються нею.

Місце примикання до дороги виїзду із прилеглої території не вважається перехрестям, що відміняє дію заборонних дорожніх знаків.

**Причіп** - транспортний засіб, призначений для руху тільки в з'єднанні з іншим транспортним засобом. До цього виду транспортних засобів належать також напівпричепи і причепи-розпуски.

**Види причепів**



Причіп



Напівпричіп



Причіп-розпуска

Правила чітко відносять причепи до транспортних засобів. Це означає, що на будь-який причіп поширюється цивільно-правова відповідальність власників транспортних засобів, а водій повинен мати при собі два реєстраційних посвідчення та два страхових поліси - на керований ним механічний транспортний засіб і на причіп.

Суттєвим недоліком багатьох причепів є схильність їх ідентифікаційних номерів до корозії. Відсутність номера або труднощі з його розпізнаванням створюють підстави співробітникам ДАІ для тимчасового затримання такого транспортного засобу.

**Проїзна частина** - елемент дороги, призначений для руху нерейкових транспортних засобів. Дорога може мати декілька проїзних частин, межами яких є розділювальні смуги.



Проїзна частина є головним елементом дороги, без якого дорога не може існувати взагалі. Наявність декількох проїзних частин обумовлена наявністю на дорозі розділювальної смуги (бульвар, газон, клумба, інше). У багатьох населених пунктах у межах дороги розташовується трамвайна колія. У такому разі вона є межею проїзної частини, не дивлячись на те, що Правила в певних випадках дозволяють або навіть наказують рух інших транспортних засобів по трамвайних коліях.

**Регулювальник** - працівник міліції, що виконує регулювання дорожнього руху у форменому одязі підвищеної видимості з елементами із світлоповертального матеріалу за допомогою жезлу, свистка. До регулювальника прирівнюються працівники військової інспекції безпеки дорожнього руху, дорожньо-експлуатаційної служби, черговий на залізничному переїзді, поромній переправі, які мають відповідне посвідчення та нарукавну пов'язку, жезл, диск з червоним сигналом чи світлоповертачем, червоний ліхтар або прапорець та виконують регулювання у форменому одязі.



Даний термін визначає коло осіб, які в межах наданих їм повноважень мають право за допомогою сигналів, встановленим цими Правилами, наказувати учасникам руху певний порядок руху на дорогах. Сигнали регулювальника користуються пріоритетом перед сигналами світлофорів і вказівками дорожніх знаків або дорожньої розмітки, та повинні неухильно виконуватися всіма учасниками дорожнього руху.




**Рейковий транспортний засіб** - трамвай та платформи із спеціальним обладнанням, що рухаються трамвайними коліями. Усі інші транспортні засоби, що беруть участь у дорожньому русі, вважаються нерейковими.

Дана категорія транспортних засобів має низку переваг перед нерейковими транспортними засобами, якщо вони рухаються по одній і тій же дорозі. Рейкові транспортні засоби не мають жодних переваг, якщо вони виїжджають з депо (п. 17.3 ПДР).

**Розділювальна смуга** - виділений конструктивно або за допомогою суцільних ліній дорожньої розмітки 1.1 або 1.2 елемент автомобільної дороги, який розділяє суміжні проїзні частини. Розділювальна смуга не призначена для руху або стоянки транспортних засобів. За наявності на розділювальній смузі тротуару по ньому дозволяється рух пішоходів.



Для розділення руху зустрічних напрямків між проїзними частинами облаштовують центральну розділювальну смугу. Вона підвищує безпеку та швидкість руху, унеможливлюючи зіткнення транспортних засобів зустрічних потоків, покращує дисципліну руху транспортних засобів і пішоходів.



Наявність розділювальної смуги є невід'ємним атрибутом ділянки автомобільної дороги за межами населеного пункту, на якому дозволяється швидкість руху 110 км/год (прирівнюється до дороги для автомобілів навіть за відсутності знаків 5.3. 5.4). Суцільні лінії дорожньої розмітки, нанесені посередині проїзної частини без якого-небудь конструктивного елементу, розділювальною смугою не є. На таких ділянках дороги швидкість руху зберігається стандартною - 90 км/год.

**Смуга руху** - поздовжня смуга на проїзній частині завширшки щонайменше 2,75 м, що позначена або не позначена дорожньою розміткою і призначена для руху нерейкових транспортних засобів.

Під час руху водії транспортних засобів завжди займають яку-небудь смугу



руху, оптимально розташовуючись на проїзній частині, та міняючи смугу залежно від дорожніх умов. При наближенні до перехрестя водії займають смугу руху залежно від планованого напряму руху за перехрестям. При завершенні будь-якого повороту водії визначають - по якій смузі рухатися краще, в яку смугу направити транспортний засіб на виїзді з перехрестя.

Правила чітко регламентують - за наявності декількох вільних смуг для руху, водій повинен вести свій транспортний засіб якомога ближче до правого краю проїзної частини. Кількість смуг на дорозі визначається знаками, розміткою, а за їхньої відсутності - самими водіями з урахуванням безпечних інтервалів. Це досить важливо для правильного розуміння термінів "обгін" і "випередження". Інколи водія намагаються звинуватити в порушенні правил обгону в той час, як він виконував випередження.

Зазвичай смуга руху виділяється дорожніми знаками 5.16-5.19 або дорожньою розміткою.

**Дорожні знаки, що виділяють смуги руху на проїзній частині**



5.16



5.17.1



5.17.2



5.18



5.19

Напрямок руху по смугах

Використання смуги руху

Визначити смугу для випередження (а не обгону) за відсутності дорожньої розмітки досить легко. Водій повинен візуально визначити можливість безперешкодного проїзду зустрічного автомобіля. Проте при цьому треба особливо уважним і обережним. Адже можлива ситуація, коли на зустрічній смузі виявиться такий самий водій, що "приміряється", а це неминуче приведе до лобового зіткнення транспортних засобів.

Слід пам'ятати, що обгін завжди пов'язаний із виїздом на смугу зустрічного руху. Це правило діє в Україні, а ось під час руху дорогами Росії водія можуть звинуватити в порушенні правил обгону, як тільки він зманеврує на сусідню смугу для випередження попутного транспортного засобу, навіть без виїзду на смугу зустрічного руху. Такі норми діють і в деяких інших країнах. Про це слід пам'ятати, якщо ви збираєтесь в подорож. Річ у тім, що в міжнародному законодавстві відсутнє загальне визначення терміну "обгін" і кожна країна - учасниця Конвенції про дорожній рух, визначає його на свій розсуд.

**Стоянка** - припинення руху транспортного засобу на час, більший ніж 5 хвилин, з причин, не пов'язаних з необхідністю виконання вимог цих Правил, посадкою (висадкою) пасажирів, завантаженням (розвантаженням) вантажу.



Будь-який водій повинен розуміти значення цього терміну, оскільки діючі Правила містять конкретні вимоги, обмеження та заборони для стоянки транспортних засобів. Перелік місць, де заборонена стоянка, приведений у Правилах, та є винятковим. У решті випадків обмеження на стоянку вводяться лише дорожніми знаками або розміткою. Потрібно пам'ятати й про те, що дія знаків, що забороняють стоянку, поширюється лише на той бік дороги, на якому вони встановлені.

**Темна пора доби** - частина доби від заходу до сходу сонця.



В умовах темної пори доби дії учасників дорожнього руху регулюються вимогами цих Правил. Наприклад, одночасно із заходом сонця водій повинен включити фари на своєму транспортному засобі (не плутати з габаритними або протитуманними вогнями), незалежно від ступені освітленості дороги.

При русі за межами населених пунктів водій повинен у темну пору доби зупинятися лише за межами дороги, у спеціально відведених місцях. І взагалі, рух на транспортному засобі в нічний час доби вимагає від водія певних знань і досвіду.

**Транспортний засіб** - пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів.



У даному випадку йдеться, звичайно ж, про дорожні транспортні засоби, призначені для експлуатації переважно на автомобільних дорогах загального користування всіх категорій та сконструйованих відповідно до їхніх норм. Транспортні засоби можуть бути механічними та немеханічними. До останніх віднесено різні причепи, напівпричепи, гужові вози, сани, велосипеди. Вони призначені для руху в складі транспортних засобів або приводяться до руху за допомогою мускульної сили людини або тварин.

**Трамвайна колія** - елемент дороги, призначений для руху рейкових транспортних засобів, який обмежується по ширині спеціально виділеним вимощенням трамвайної лінії або дорожньою розміткою. По трамвайній колії допускається рух нерейкових транспортних засобів відповідно до розділу 11 цих Правил.



Водіям транспортних засобів дозволяється рух по трамвайних коліях виключно при дотриманні спеціальних умов, обумовлених діючими Правилами. Це пов'язано з обмеженням маневреності та збільшенням зупинного шляху під час руху трамвайними коліями. Трамвайна колія не є проїзною частиною, тому у водія трамвая відсутній обов'язок дати дорогу пішоходам на нерегульованих пішохідних переходах.

**Тротуар** - елемент дороги, призначений для руху пішоходів, який прилягає до проїзної частини або відокремлений від неї газоном.



Тротуар є типовою складовою профілю міської вулиці, як елемент дороги. Правила забороняють рух транспортних засобів по тротуарах, але роблять виключення для випадків підвезення вантажів до торгівельних та інших підприємств за відсутності інших можливостей під'їзду та для проведення прибиральних і (або) ремонтних робіт за умови забезпечення безпеки руху.

Допустима стоянка транспортних засобів на краю тротуару, що межує із проїзною частиною, якщо це не перешкоджає руху пішоходів. Ставити транспортний засіб дозволяється лише передньою частиною до пішохідної зони. Ця вимога обумовлена впливом вихлопних газів на пішоходів.

**Удосконалене покриття** - цементобетонне, асфальтобетонне, залізобетонне або армобетонне збірне покриття, бруківки, вимощені брущаткою і мозаїкою, збірне покриття з дрібнорозмірних бетонних плит, із щебеню і гравію, оброблених органічними і в'язкими матеріалами.



Слід пам'ятати - дорога з покриттям відносно грунтової дороги, за відсутності регулювальника, світлофорів, дорожніх знаків або розмітки є головною. Наявність на другорядній дорозі покриття безпосередньо перед перехрестям не прирівнює її за значенням до перехрещуваної.

Покриття - верхня частина дороги, на яку безпосередньо здійснюється механічний вплив транспортних засобів і атмосферних явищ. Дорожні покриття поділяють на вдосконалені капітальні, вдосконалені облегшені, перехідні та нижчі. Якість покриття визначає транспортно-експлуатаційні якості дороги.

З удосконалених покриттів найбільш міцним і довговічним є цементобетонне покриття, механічні властивості якого мало залежать від температури та вологості повітря. Асфальтобетонні покриття схильні до розм'якшення при високих температурах і до крихкості - при низьких. Жорсткі бетонні покриття чутливі до деформацій, тому їх облаштовують лише на достатньо міцних і жорстких підкладках. Покриття вдосконаленого полегшеного типу облаштовують із застосуванням міцного щебеню, гравію або мінеральних сумішей різної зернистості, оброблених органічними в'язкими матеріалами - бітумами. Такі покриття є достатньо міцними за умов зміни вологості та температури.

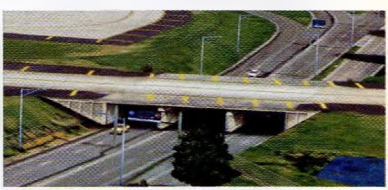
**Узбіччя** - виділений конструктивно або суцільною лінією дорожньої розмітки елемент автомобільної дороги, який прилягає безпосередньо до зовнішнього краю проїзної частини, розташований з нею на одному рівні та не призначений для руху транспортних засобів, крім випадків, передбачених цими Правилами. Узбіччя може використовуватися для зупинки і стоянки транспортних засобів, руху пішоходів, мопедів, велосипедів (за відсутності тротуарів, пішохідних, велосипедних доріжок або у разі неможливості пересуватися по них), гужових возів (саней).



Правила підкреслюють, що узбіччя не призначені для руху транспортних засобів. Їхні зчіпні якості набагато нижчі, ніж у звичайного дорожнього покриття. В результаті може виникнути занесення транспортного засобу, особливо після дощу. До того ж, на узбіччях можуть знаходитися сторонні предмети, які можуть пошкодити шини транспортного засобу. Тому в'їжджати та виїжджати з узбіч треба завжди на мінімальній швидкості та найкоротшим шляхом.

**Учасник дорожнього руху** - особа, яка бере безпосередню участь у процесі руху на дорозі як пішохід, водій, пасажир, погонич тварин.

У Правилах конкретно перелічені особи, що беруть участь у дорожньому русі. І водій має право розраховувати, що всі вони, як учасники руху, дотримуються вимог діючих Правил.



**Шляхопровід** - інженерна споруда мостового типу над іншою дорогою (залізницею) в місці їх перетину, що забезпечує рух по ній на різних рівнях та дає можливість з'їзду на іншу дорогу.




Правила містять ряд заборон і обмежень для водіїв транспортних засобів у частині руху заднім ходом, розворотів, обгону, зупинки або стоянки під час руху по шляхопроводах. Під шляхопроводами рух заднім ходом і обгін не заборонені.

Правильне розуміння термінів, що наведені у цих Правилах, сприяє не лише забезпеченню учасниками дорожнього руху виконання основних правил у процесі дорожнього руху, а й допомагає при вирішенні можливих конфліктних ситуацій.

Наприклад, під час руху водій зачіпає припаркований у забороненому місці автомобіль, і одразу ж звинувачує його водія в ДТП, що сталося. Таке звинувачення є необґрунтованим, оскільки інший автомобіль не рухався. А згідно з визначенням Правил, дорожньо-транспортна пригода - це подія, яка сталася під час руху транспортного засобу, внаслідок якого загинули або поранені люди, або заподіяно матеріальний збиток речам. Тобто, водій транспортного засобу, що не рухався, винуватцем ДТП бути не може взагалі. Звичайно ж, паркуватися в забороненому місці не можна, але це інше правопорушення, і за нього передбачена зовсім інша відповідальність, ніж за здійснення ДТП.

Інший приклад, діючими Правилами виїзд на перехрестя під час виникнення затору заборонено. Проте, цієї вимоги дотримуються не всі водії транспортних засобів, оскільки деякі з них не розуміють - що є межею перехрестя.

Терміни, наведені в цих Правилах, відповідають міжнародним нормам і Конвенції про дорожній рух (Віденській), що встановлює для всіх країн єдині правила дорожнього руху. Слід знати, що в деяких випадках Конвенція дає право окремій країні - її учасниці самостійно визначати деякі терміни. Для прикладу, це стосується термінів: "мотоцикл", "зупинка", "стоянка", "міжнародний рух", "обгін" та інші.

Конвенцією до категорії водіїв віднесено також велосипедистів, що покладає на цих учасників дорожнього руху додаткову відповідальність. Адже водій не має керувати своїм транспортним засобом у стані сп'яніння. Але до українських велосипедистів висувати такі вимоги складно, тому що нашим законодавством позбавлення велосипедиста права керування велосипедом не передбачено.



# 2. ОБОВ'ЯЗКИ І ПРАВА ВОДІЇВ МЕХАНІЧНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

2.1. Водій механічного транспортного засобу повинен мати при собі:

Відсутність у водія необхідних документів є серйозним правопорушенням і може обернутися штрафом, а в співробітників ДАІ з'являються підстави для тимчасового затримання транспортного засобу шляхом блокування коліс або доставки його на спеціальний майданчик, що іменується в просторіччі "штрафмайданчиком".

а) посвідчення водія на право керування транспортним засобом відповідної категорії;

Водійське посвідчення є офіційним документом, що засвідчує особу водія, та підтверджує юридичне право громадянина на керування транспортними засобами. Законодавство розділяє відповідальність громадян - за керування транспортним засобом без посвідчення водія (звичайна забудькуватість), та за керування транспортним засобом особою, яка не має права керування таким транспортним засобом (ст. 126 КУпАП).

Порядок допуску громадян до керування транспортними засобами, видачі посвідчень водія та їх обміну міститься в постанові Кабінету Міністрів України від 08.05.1993 р. № 340 "Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами".




Категорії водійських посвідчень перераховані в пункті 2.13 цих Правил. Усі посвідчення, видані на території України, вважаються національними, що повністю відповідає вимогам міжнародної Конвенції про дорожній рух і дійсні на території інших країн до моменту, коли ця територія не стає постійним місцем проживання власника посвідчення.

У разі втрати національного водійського посвідчення або необхідності його заміни у зв'язку зі зміною даних власника, складання теоретичних або практичних іспитів не потрібне. Обмін посвідчення водія або його відновлення проводиться незалежно від зареєстрованого місця проживання. На новому посвідченні робиться позначка "Дублікат" та вносяться інші позначки, що були присутні в оригінальному документі.

На період оформлення дубліката посвідчення водієві на два місяці видається тимчасовий талон на право керування транспортним засобом відповідної категорії. У разі потреби (відправка запиту та отримання на нього відповіді, з'ясування окремих обставин, пов'язаних з утратою посвідчення та інше) термін дії тимчасового талона може бути продовжений ще на один місяць.

Окрім національних існують ще й міжнародні водійські посвідчення. По суті вони є юридичним перекладом національних, і для їхнього отримання водієві не потрібно здавати будь-які тести або іспити.

На відміну від національних, в міжнародних посвідченнях передбачено місце для особливих позначок державних органів зарубіжних країн, що здійснюють нагляд за дорожнім рухом. Такі позначки робляться лише при допущенні водієм грубих правопорушень, за які передбачено позбавлення права керування на території цих країн. У такому випадку національне водійське посвідчення не вилучається.




Українським законодавством чітко визначені правопорушення, що можуть тимчасово позбавити водія права керування. Серед них - керування

транспортним засобом у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння, створення аварійної ситуації, невиконання вимог працівника міліції про зупинку та інші. Повторне скоєння деяких порушень протягом року також може спричинити суворі санкції. Серед них - керування несправним транспортним засобом. Усі випадки перелічені в статті 265-1 Кодексу про адміністративні правопорушення.

Якщо водія тимчасово позбавлено права керування транспортними засобами, а таке рішення приймається виключно судом, отримати своє водійське посвідчення знову він зможе лише після закінчення термінів позбавлення та складання іспитів по знанню ПДР і навиків водіння.

Водій вважається позбавленим права керування транспортними засобами з дня набуття законної сили рішення суду про позбавлення такого права. Якщо водій ухиляється від здачі водійського посвідчення, термін позбавлення спеціального права обчислюється із дня фактичної здачі або вилучення посвідчення водія.

Після закінчення тримісячного строку тимчасового вилучення посвідчення водія, у випадках, якщо судом не прийнято рішення щодо позбавлення водія права керування транспортним засобом або якщо справа про адміністративне правопорушення не розглянута у встановлений законом строк, особа має право звернутися за отриманням вилученого документа. Таке звернення особи є обов'язковим для його виконання незалежно від стадії вирішення справи про адміністративне правопорушення. За подання такого звернення та повернення особі тимчасово вилученого посвідчення водія не може стягуватися плата (ст. 265-1 КУпАП).

Процедуру вилучення посвідчення водія детально прописано постановою Кабінету Міністрів України від 17.12.2008 № 1086 "Порядок тимчасового вилучення посвідчення водія й ліцензійної картки на транспортний засіб та їх повернення".

б) реєстраційний документ на транспортний засіб (для транспортних засобів Збройних Сил, внутрішніх військ МВС, Держприкордонслужби, Держспецтрансслужби, Держспецзв'язку, Оперативно-рятувальної служби цивільного захисту - технічний талон);

Головним документом на транспортний засіб є свідоцтво про його реєстрацію, що звично називають "техпаспортом". Окрім основних даних транспортного засобу в ньому зазначається ім'я власника та особливі відмітки. Номер двигуна у свідоцтві про реєстрацію транспортного засобу не вказується.




У разі отримання свідоцтва про реєстрацію замість утраченого або не придатного для користування, зміни власника транспортного засобу, місця стоянки, місця знаходження, або найменування власника - юридичної особи, місця проживання, або прізвища, імені чи по батькові фізичної особи, які є власниками транспортних засобів, а також у разі зміни кольору, переобладнання транспортного засобу, чи заміни кузова, інших складових частин, що мають ідентифікаційні номери, проводиться перереєстрація транспортних засобів, а реєстраційні документи підлягають заміні. На це законодавством відведено 10 днів. Стільки ж днів відводиться на реєстрацію транспортного засобу при його купівлі. Порушення цих умов дає підстави співробітникові ДАІ для накладення тимчасової заборони на експлуатацію транспортного засобу шляхом відправки його на спеціальний майданчик.

У разі відсутності права власності на транспортний засіб оформлення документів для поїздок за кордон здійснюється на підставі заяви власника транспортного засобу або документів, що підтверджують право користування й (або) розпорядження транспортним засобом. Особі, що здійснює поїздку за кордон, на період поїздки за її бажанням видається свідоцтво про реєстрацію



на її ім'я. Свідоцтво про реєстрацію, видане на ім'я власника транспортного засобу, і документи, які підтверджують право користування й (або) розпорядження транспортним засобом, зберігаються у відповідних підрозділах Державтоінспекції.

Видане на період поїздки за кордон свідоцтво про реєстрацію підлягає поверненню відповідному підрозділу Державтоінспекції не пізніше ніж протягом 10 днів після повернення з-за кордону.

Порядок державної реєстрації (перереєстрації) транспортних засобів детально прописано постановою Кабінету Міністрів України від 07.09.1998 № 1388 "Про затвердження Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів".

Стаття 34 Закону "Про дорожній рух", що обумовлює вимоги до державної реєстрації та обліку транспортних засобів, виділяє особливі умови для мопедів - вони підлягають такій реєстрації та обліку лише у випадку, якщо ними користуються на автомобільних дорогах державного значення. Класифікацію доріг наведено в Законі "Про автомобільні дороги". Окрім доріг державного значення в Україні існують: дороги місцевого значення - обласні та районні; вулиці та дороги міст і інших населених пунктів; відомчі (технологічні) автомобільні дороги; автомобільні дороги на приватних територіях.

При цьому слід зауважити, що керувати мопедом, навіть за межами дороги державного значення, можна, лише за умови наявності обов'язкової страховки цивільно-правової відповідальності, для отримання якої знадобиться державна реєстрація транспортного засобу.

в) у разі встановлення на транспортних засобах проблискових маячків і (або) спеціальних звукових сигнальних пристроїв - дозвіл, виданий Державтоінспекцією МВС;

Проблискові маячки або спеціальні звукові сигнальні пристрої, встановлені на транспортні засоби, дають їх водіям переваги під час руху. Указом Президента України від 30.03.2005 № 567/2005 "Про заходи щодо впорядкування використання спеціальних світлових і звукових сигнальних пристроїв та номерних знаків на службових транспортних засобах" визначений перелік транспортних засобів, власники яких мають право на установку й використання спеціальних звукових та світлових пристроїв.

Серед них: транспортні засоби, що використовуються для пересування осіб, стосовно яких здійснюється державна охорона, транспортні засоби міліції, оперативні або спеціальні транспортні засоби військової інспекції безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах України, внутрішніх військ МВС України, податкової міліції, служб безпеки дорожнього руху, СБУ, Державної служби спецзв'язку та захисту інформації України, Державного департаменту України з питань виконання покарань, швидкої медичної допомоги, аварійно-рятувальних служб, пожежної охорони, служб інкасації та перевезення цінностей Національного банку України та банків України, Управління державної охорони України.

Спеціальний дозвіл на установку таких пристроїв, видається Департаментом Державтоінспекції МВС України. Порядок оформлення й видачі таких дозволів визначений наказом МВС України 22.08.2005 N 364 "Про затвердження Інструкції про порядок видачі та обліку дозволів на установку і використання спеціальних



світлових і звукових сигнальних пристроїв".

Загальні вимоги до установки спеціальних звукових і світлових сигнальних пристроїв визначені Державним стандартом ДСТУ 3849-99 "Кольорографічні схеми, пізнавальні знаки, написи і спеціальні сигнали оперативних, спеціалізованих і спеціальних транспортних засобів".

Проблискові маячки встановлюються виключно на даху або над дахом транспортного засобу з метою забезпечення їх огляду на 360 градусів. На великогабаритних і великовагових, та транспортних засобах, що здійснюють перевезення небезпечних вантажів, спеціальні світлові пристрої встановлюються у місцях, що забезпечують їхню оглядовість для всіх учасників дорожнього руху.

За незаконне використання спеціальних світлових і звукових сигнальних пристроїв законодавством передбачені величезні штрафи з конфіскацією цих пристроїв.

г) на маршрутних транспортних засобах - схему маршруту та розклад руху; на великовагових і великогабаритних транспортних засобах та транспортних засобах, що здійснюють дорожнє перевезення небезпечних вантажів, - документацію відповідно до вимог спеціальних правил;



Враховуючи тяжкість наслідків у разі порушення Правил, керування маршрутними транспортними засобами, великоваговими, великогабаритними та тими, що здійснюють дорожнє перевезення небезпечних вантажів, здійснюється по спеціальних правилах, за порушення яких законодавством передбачені окремі штрафні санкції.

Особливості проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями і залізничними переїздами містяться в постанові Кабінету Міністрів України від 18.01.2001 р. № 30 "Про проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами". Правилам перевезення пасажирів і небезпечних вантажів присвячені окремі закони та створені на їхній основі відомчі нормативно-правові акти.

г) поліс (сертифікат) обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Водії, які відповідно до законодавства звільняються від обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів на території України, повинні мати при собі відповідні підтвердні документи (посвідчення).




Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів (ОСЦВА) відповідає вимогам міжнародного законодавства та здійснюється з метою забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю і майну потерпілих унаслідок дорожньо-транспортної пригоди та захисту майнових інтересів страхувальників. Простіше кажучи, винуватець ДТП не завжди може компенсувати збитки потерпілому, і це робить за нього страхова компанія.

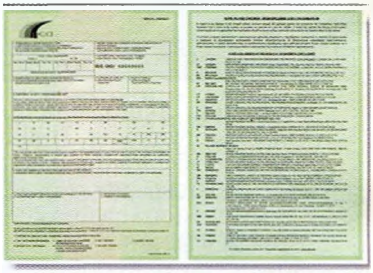
Страхування здійснюється на підставі Закону "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів". Страховка оформляється на один рік, проте на період

реєстрації нового транспортного засобу термін страховки може складати від 15 днів.

Для певних категорій транспортних засобів страховки оформляються лише після проходження ними обов'язкового технічного контролю. Дія страховки зберігається незалежно від зміни власника транспортного засобу. При оформленні страховки видається так званий "Європротокол", що дає право на оформлення ДТП без участі співробітників Державтоінспекції.

Учасники бойових дій, інваліди війни, інваліди І-ї групи, які особисто керують власними транспортними засобами, а також особи, які керують транспортним засобом, що належить інвалідові І-ї групи у його присутності, звільняються від обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності на території України. Відшкодування збитків від дорожньо-транспортної пригоди, винуватцями якої є вказані особи, здійснює Моторне (транспортне) страхове бюро України (МТСБУ).

Розмір страхового платежу (вартість ОСЦВА) зменшується на 50 відсотків, якщо страхувальник є: учасником війни; інвалідом II групи; особою, що потерпіла унаслідок Чорнобильської катастрофи, віднесеним до I або II категорії; пенсіонером, а його транспортний засіб має робочий об'єм двигуна до 2500 куб. сантиметрів включно і належить цьому громадянинові на правах власності. Вказана пільга надається за умови особистого керування таким транспортним засобом без надання платних послуг з перевезення пасажирів або вантажу.



У разі виїзду транспортного засобу, зареєстрованого в Україні, в країни - члени міжнародної системи автомобільного страхування "Зелена картка" власник такого транспортного засобу зобов'язаний мати діючий договір міжнародного страхування із уніфікованим страховим сертифікатом "Зелена картка". За відсутності такого договору виїзд з України забороняється.

Перевірку наявності у водіїв страхового полісу здійснюють співробітники Державтоінспекції на підставі Наказу МВС України від 29.11.2007 № 451 "Про затвердження Інструкції з організації діяльності підрозділів Державтоінспекції МВС України щодо контролю за наявністю у водіїв полісів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та страхових сертифікатів "Зелена картка" при нагляді за дорожнім рухом". Спеціальний знак (талон), що свідчить про наявність страховки, має бути закріплений у верхньому правому кутку лобового скла автомобіля.



2.2. Власник транспортного засобу, а також особа, яка використовує такий транспортний засіб на законних підставах, можуть передавати керування транспортним засобом іншій особі, що має при собі посвідчення водія на право керування транспортним засобом відповідної категорії.

Власник транспортного засобу може передавати такий засіб у користування іншій особі, що має посвідчення водія на право керування транспортним засобом відповідної категорії, передавши їй реєстраційний документ на цей транспортний засіб.

На сьогоднішній день із законодавства виключені норми, що вимагають від водія наявності доручення на право керування транспортним засобом за відсутності його власника. Обов'язковою умовою є наявність оригінала свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу. Проте це правило діє лише у межах України. Процедура виїзду за кордон описана окремо.



Дії даного пункту Правил не поширюється на транспортні засоби, що належать приватним особам-нерезидентам України, зареєстровані на території інших держав і знаходяться на території України тимчасово. Керувати такими транспортними засобами можна лише у присутності осіб, що ввозили їх на митну територію України. Керування транспортними засобами, що належать юридичним особам-нерезидентам України здійснюється відповідно до вимог міжнародної Конвенції про тимчасовий ввіз (Стамбульська конвенція).

2.3. Для забезпечення безпеки дорожнього руху водій зобов'язаний:

а) перед виїздом перевірити і забезпечити технічно справний стан і комплектність транспортного засобу, правильність розміщення та кріплення вантажу;



Повний перелік вимог до технічного стану транспортних засобів міститься в 31-му розділі цих Правил. Там же визначені несправності, при яких забороняється експлуатація, або подальший рух транспортних засобів взагалі. За керування несправним транспортним засобом законодавством передбачена адміністративна відповідальність. Співробітник Державтоінспекції може тимчасово заборонити експлуатацію такого транспортного засобу шляхом блокування коліс або доставлення його на спеціальний майданчик чи стоянку, якщо причину затримання неможливо усунути на місці виявлення правопорушення. При цьому компенсація витрат за евакуацію транспортного засобу та його зберігання покладається на власника.

Водієві завжди слід приділяти увагу питанню розміщення та кріплення вантажу, тому що його падіння під час руху транспортного засобу матиме серйозні наслідки для інших учасників дорожнього руху. У такому випадку подія буде вважатися дорожньо-транспортною пригодою. *За дане порушення водія можуть позбавити права керування транспортними засобами на термін від 6 до 12 місяців або накласти штраф у розмірі від 340 до 425 грн. (ст. 124 КУпАП).*

б) бути уважним, стежити за дорожньою обстановкою, відповідно реагувати на її зміну, стежити за правильністю розміщення та кріплення вантажу, технічним станом транспортного засобу і не відволікатися від керування цим засобом у дорозі;




Найбільш розповсюдженим виправданням серед водіїв після здійснення дорожньо-транспортної пригоди є: "Я його не бачив!" Чому? Тому що досить часто водії не приділяють належної уваги навколишній обстановці та дорожній ситуації. І трапляється це в більшості випадків тому, що таки водії просто відволікаються від керування транспортним засобом.

Треба розпізнавати відволікаючі фактори та активно протидіяти їхньому впливу.




Найбільш поширеними відволікаючими факторами є: вживання їжі або напоїв за кермом, куріння, використання косметики, розмови по мобільному телефону, налаштування радіо чи навігатора, заміна компакт-диска, спроби вгамувати бешкетуючих дітей, або навіть звичайна розмова з пасажирами.

Будь-який водій зробить дорогу набагато безпечнішою для себе, пасажирів та інших учасників дорожнього руху, якщо напрацює звичку - ставити керування транспортним засобом на перше місце, а читання карти та перемикання радіостанцій доручати своїм пасажирам! Важливо розуміти, що саме тебе



відволікає, та докладати зусилля до того, щоб мінімізувати вплив відволікаючих факторів.

Окрім неуважності, в дорозі водія чекає ще одна небезпека - він може заснути за кермом. "Класична" аварія за участю одного автомобіля виглядає приблизно так: машина поступово рухається праворуч і потрапляє в придорожню багнюку, або починає трястися на вибоїстому узбіччі. Зазвичай у цей момент отямившись, водій реагує досить активно, смикаючи кермо в лівий бік, щоб повернутися на дорогу.



В результаті такого ривка ліве переднє колесо б'ється під гострим кутом о край асфальтового покриття, що може привести до перекидання машини або винесення її на смугу зустрічного руху. Тож за кермом ніколи не можна знаходитись у сонному стані. Хочеться спати, зупинись! Часом водієві достатньо 15-ти хвилин відпочинку, щоб повернутися в нормальний стан.

Перевірка технічного стану транспортного засобу перед виїздом ще не є гарантією того, що будь-яка несправність не виникне в дорозі. Правила обумовлюють види несправностей, при яких взагалі забороняється подальший рух транспортного засобу (п.31.6 ПДР). При виникненні деяких видів несправностей, долю подальшого руху вирішує водій, але із дотриманням вимог цих Правил (п.31.5 ПДР).

Виявивши несправність в дорозі, водій повинен спробувати її усунути, а якщо це неможливо, - включити аварійну світлову сигналізацію (при її відсутності або несправності - повісити знак аварійної зупинки або червоний миготливий ліхтар) і рухатися до місця постійної дислокації транспортного засобу або до найближчої станції техобслуговування (п.9.9 - 9.11 ПДР).



Якщо водій цього не зробить, його звинуватять в керуванні несправним транспортним засобом. На такого водія можуть накласти штраф, позбавити права керування, а на його транспортний засіб накласти тимчасову заборону на експлуатацію.

Керування технічно несправним транспортним засобом представляє велику небезпеку для всіх учасників дорожнього руху, тому вважається серйозним правопорушенням.

в) на автомобілях, обладнаних засобами пасивної безпеки (підголівники, ремені безпеки), користуватися ними і не перевозити не пристебнутих ременями безпеки пасажирів. Дозволяється не пристібатися особі, яка навчає водінню, якщо за кермом учень, а в населених пунктах, крім того, водіям-інвалідам, водіям і пасажирам оперативних та спеціальних транспортних засобів і таксі;



Будь-яка аварія закінчується трьома ударами. Перший удар бере на себе транспортний засіб. Другий удар людина здійснює об елементи салону автомобіля. І, нарешті, внутрішні органи людини б'ються один об одного та об кістки скелету. Звучить страхітливо-пригнічено, чи не так? Але на щастя, у водіїв є "захисники", завжди готові прийти на допомогу.

Ремені безпеки - засіб пасивної безпеки водія та пасажирів у автомобілі. Їхнє призначення - утримання під час аварії водія та пасажирів на місці, щоб при екстреному гальмуванні запобігти ударам та вильоту за межі салону.

За статистикою, використання ременів у 75 випадках із 100 запобігає смертельним ушкодженням. Використання ременів безпеки знижує ризик загибелі

при ДТП водія та пасажирів переднього сидіння на 40-50%, а пасажирів заднього сидіння - на 25%.

Водії всього світу визнають - ремені безпеки є простим та ефективним засобом зменшення наслідків ДТП.



Подушки безпеки - це допоміжні системи, що не працюють самі по собі. Вони працюють лише в парі із ременями безпеки. Вони не допоможуть, якщо водія або пасажира вже немає на сидінні після удару. Якщо ж пристібатися правильно, то ремені допоможуть залишитися в тому положенні, де може захистити подушка безпеки. Ці дві системи працюють лише в парі, тобто так, як їх спроектували розробники.

А як щодо пасажирів, які не бажають їхати пристебнутими? Водій просто не повинен їх везти. У будь-якому зіткненні, не пристебнуті пасажири перетворюються на літаючі об'єкти і водій може постраждати, навіть якщо сам пристебнутий.

Деякі водії вважають, що відсутність ременя є питанням їх особистої безпеки, що не впливає на інших учасників дорожнього руху. Така думка помилкова, оскільки відсутність ременя безпеки може вплинути на будь-якого учасника дорожнього руху.

Наприклад, назустріч один одному на автомобілях рухаються водій - А та водій - Б, обидва пристебнуті ременями безпеки. Відбувається зіткнення. Автомобілі пошкоджені, але ремені безпеки в поєднанні із подушками безпеки захистили водіїв і пасажирів від травм. Наслідки: винуватця ДТП позбавляють права керування, а він разом зі своєю страховою компанією відшкодовує збитки постраждалій стороні.



Тепер інша ситуація: будь-хто із учасників ДТП не пристебнутий ременем. Наслідок: подушки безпеки не спрацьовують і в результаті маємо - важко травмованого, або гірше - загиблого учасника аварії. Наслідки будуть ті ж самі, що й у першому випадку, але до того додається відкриття кримінальної справи, внаслідок чого один з учасників ДТП отримує 8 років в'язниці, навіть якщо сам він особисто був пристебнутий ременем безпеки. Різниця в наслідках очевидна.

*За порушення правил користування ременями безпеки законодавством передбачена відповідальність у вигляді штрафу до 85 грн. (ст.121 КУпАП).*

г) під час руху на мотоциклі і мопеді бути в застебнутому мотошоломі і не перевозити пасажирів без застебнутих мотошоломів;





Суперечки, варто чи не варто одягати мотошолом, завжди викликали гарячі дискусії між їхніми прибічниками та противниками. В аваріях за участю мотоциклістів саме пошкодження голови складають велику частку наслідків, тому захист голови має центральне, життєве значення. При незначних черепно-мозкових травмах відновлення займає 3-4 місяці - у більшості випадків (деякім травмованим видужати неможливо). При травмах середньої тяжкості термін складає вже 6-9 місяців. При важких черепно-мозкових травмах люди повністю відновлюються дуже рідко.

Шолом зводить до мінімуму травматизм мотоциклістів, а в багатьох випадках його наявність іноді й повністю виключає травми.

Шоломи захищають голову водія двома способами. Зовнішня оболонка чинить спротив проникненню, тертю та поглинає великий початковий удар при аварії. А внутрішній шар поглинає останню частину удару і при

цьому руйнується. Тому в більшості випадків, якщо шолом був пошкоджений при нещасному випадку, то наступного разу він уже не буде достатньо ефективним засобом захисту.

*Рух із мотошоломом не повинен розглядатися мотоциклістом, як установлене законодавством правило, за порушення якого передбачений найменший штраф - 85 грн. (ст.121 КУпАП). Розглядати це питання потрібно з точки зору особистої безпеки.*

г) не забруднювати проїзну частину та смугу відведення автомобільних доріг;

*Забруднена дорога негативно впливає на безпеку дорожнього руху. На винуватця забруднення можуть накласти штраф до 510 грн., також його можуть залучити до громадських робіт на термін від 30 до 40 годин (ст.139 КУпАП).*



Норми забруднення дорожнього покриття визначені національним стандартом ДСТУ №3587-97 "Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди. Вимоги до експлуатаційного стану" (пункт 3.1.12). Вони знаходяться в межах від 30 до 110 грам бруду або сміття на квадратний метр дорожнього покриття. Будь-яких приладів для вимірювання рівня забруднення ДАІ не має. А без наявності реальних доказів звинуватити водія в перевищенні існуючих норм не можна.

Звичайно ж, вагу бруду на одному квадратному метрі можна виміряти за допомогою аптечних вагів. Але по-перше, як і будь-який технічний прилад, такі ваги мають бути сертифіковані, та мати свідоцтво про метрологічну повірку. А по-друге, необхідно довести, що весь зібраний бруд належить конкретному транспортному засобу. А за кількістю сміття на наших дорогах та узбіччях, зробити це нереально!

д) не створювати своїми діями загрози безпеці дорожнього руху;

Керування транспортним засобом є джерелом підвищеної небезпеки. Тому будь-яка неправильна дія водія, навіть якщо вона є ненавмисною, може створити загрозу безпеці дорожнього руху.

е) повідомляти дорожньо-експлуатаційним організаціям або Державтоінспекції про виявлені факти створення перешкод для дорожнього руху;



Виявивши небезпеку на дорозі, водій повинен повідомити про це державним органам, що відповідають за безпеку дорожнього руху. Телефон регіонального підрозділу ДАІ водій може і не знати, а ось зателефонувати з мобільного телефону на номер міліції "102" - труднощів не складе. Такими діями водій може врятувати життя іншим учасникам дорожнього руху.

є) не вчиняти дій, внаслідок яких може бути пошкоджено автомобільні дороги та їх складові, а також завдано шкоди користувачам.

*Пошкодження автомобільних доріг, вулиць, дорожніх споруд, залізничних переїздів, трамвайних колій, технічних засобів регулювання дорожнього руху, самовільне зняття, закриття або установка технічних засобів регулювання дорожнього руху, створення перешкод для дорожнього руху тягне за собою накладення штрафу до 510 грн., або громадські роботи строком від 30 до 40 годин (стаття 139 КУпАП).*

2.4. На вимогу працівника міліції водій повинен зупинитися з дотриманням вимог цих Правил, а також:

а) пред'явити для перевірки документи, зазначені в пункті 2.1;

Даний пункт Правил підкреслює, що водій повинен зупинитися на вимогу працівника міліції з дотриманням вимог цих Правил, тобто в місці, де правилами не заборонена зупинка або стоянка, увімкнувши при цьому аварійну світлову сигналізацію (п.9.9 ПДР). Така зупинка не може бути вимушеною, оскільки Правила не відносять зупинку на вимогу працівника міліції в заборонених місцях до категорії "вимушених".

Відповідно до закону України "Про міліцію", серед основних її завдань є:



запобігання правопорушенням та їх припинення, забезпечення безпеки дорожнього руху. Для виконання покладених завдань працівникам міліції, відповідно до чинного законодавства, надано право зупиняти в необхідних випадках транспортні засоби, перевіряти у водія документи, перелік яких указаний у пункті 2.1 цих Правил.

Передбачені Законом підстави для зупинки транспортних засобів є винятковими й повністю наведені в п.21-1 статті 11 Закону " Про міліцію".

Законною підставою для перевірки документів водія є підозра в здійсненні ним правопорушення. Про це йдеться в пункті 7.2 "Інструкції з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС", затвердженої наказом МВС України від 27.03.2005 г. №111.

Будь-які "відпрацьовування" або "спецоперації" можуть бути підставою для зупинки транспортних засобів або перевірки документів, якщо їх проведення санкціоноване відповідними наказами.

Водій пред'являє документи співробітникові міліції для візуального огляду та перевірки. При цьому під словом - "пред'явити" мається на увазі дія водія, при яких має бути забезпечена можливість працівникові міліції здійснити перевірку законності керування транспортним засобом даним водієм. Якщо у посадової особи виникне підозра відносно достовірності документів, він має право вимагати їх передачі для вилучення, на підставі відповідного акту, для подальшого проведення експертизи їх автентичності.



Якщо співробітникові ДАІ необхідно скласти процесуальні документи за фактом здійсненого водієм правопорушення, документи краще передати йому до рук, інакше їх доведеться тримати в своїх руках у нього перед очима. Ця процедура законодавством не визначена, тому вибір дій залишається за водієм.

Будь-які дані про водія або його транспортний засіб повинні фіксуватися працівником міліції виключно в процесуальних документах (акті, протоколі або постанові по справі про адмінправопорушення та інше).

б) дати можливість перевірити номери агрегатів і комплектність транспортного засобу;

Номери агрегатів транспортного засобу можуть знаходитися будь-де - під капотом, у багажнику, під килимками та інших місцях. Завдання водія - надати на вимогу працівника міліції можливість їх перевірити. Виходити для цього з автомобіля або обмежитись відкриттям капота (багажника), не залишаючи салон - водій вирішує самостійно. Нормативно-правові акти чітко не окреслюють вимоги до водія в даному випадку, все залежить від внутрішньої культури та виховання людини.



У випадку, якщо автомобіль має VIN-код, працівнику ДАІ досить заглянути під лобове скло автомобіля. Проте різні виробники автомобілів розміщають VIN-код і в інших місцях, наприклад: під капотом, на водійських дверцятах, на кузові під сидінням та інших. "VIN-номер або "VIN-код" - перекладається як ідентифікаційний номер автомобіля (Vehicle Identification Number). Прийняття даного стандарту (ISO 3779) дозволило створення простого та надійного способу класифікації автомобілів і їх захисту від крадіжки. VIN-код машини містить, як правило, 17 символів. Перші три - код

виробника автомобіля. Перша цифра - код континенту автовиробника, друга - заводу-виробника, третя - указує тип автомобіля (вантажний, легковий та інше). Знаки з четвертого по дев'ятий - опис автомобіля: модель, тип кузова, тип і робочий об'єм двигуна, тип КПП, інше. Знаки з десятого по дванадцятий - дата випуску. З дванадцятого по сімнадцятий - (VIS) - установлений заводом номер шасі (кузова).

в) дати можливість оглянути транспортний засіб відповідно до законодавства за наявності на те законних підстав, у тому числі провести з використанням спеціальних пристроїв (приладів) перевірку технічного стану транспортних засобів, які відповідно до законодавства підлягають обов'язковому технічному контролю.



Згаданий у даному пункті вислів "дати можливість оглянути" передбачає візуальний огляд транспортного засобу працівником міліції. Перевірка вмісту багажника або салону автомобіля є вже обшуком, порядок проведення якого вказаний у 233-235 статтях Кримінального процесуального кодексу України. Ніхто не має права проникати в транспортний засіб з метою проведення в ньому догляду або обшуку інакше, як за добровільною згодою особи, що володіє ним, або на підставі постанови слідчого судді.

Слідчий або прокурор мають право до постанови слідчого судді проникнути в транспортний засіб лише в невідкладних випадках, пов'язаних із рятуванням життя людей, майна, або з безпосереднім переслідуванням осіб, підозрюваних у скоєнні злочину. За таких обставин прокурор, слідчий за узгодженням із прокурором, зобов'язані невідкладно після здійснення таких дій звернутись із клопотанням про проведення обшуку до слідчого судді. Слідчий суддя розглядає таке клопотання, перевіряючи наявність підстав для проникнення в транспортний засіб без постанови слідчого судді.

Якщо прокурор відмовиться погоджувати клопотання слідчого про обшук, або слідчий суддя відмовить у задоволенні клопотання про обшук, отримані внаслідок такого обшуку докази є недопустимими та недійсними, а отримана інформація підлягає знищенню.



Контроль за технічним станом транспортних засобів, що беруть участь у дорожньому русі, є однією з основних функцій Державтоінспекції. Порядок здійснення такого контролю регламентується наказом МВС України від 13.10.2008 р. № 534 "Про затвердження Порядку здійснення контролю за технічним станом колісних транспортних засобів під час їх експлуатації".

Перевірці підлягають будь-які транспортні засоби незалежно від їхнього призначення, місця реєстрації та належності, крім автомобілів: швидкої медичної допомоги, оперативних і аварійно-рятувальних служб, військових і дипломатичних представництв, консульських установ іноземних держав, а також тих, що рухаються в колонах. Зупинка та перевірка транспортного засобу здійснюється за наявності явних ознак технічної несправності або забруднення ним навколишнього середовища (п.3 Наказу №534). Час на проведення перевірки одного транспортного засобу не повинен перевищувати 20 хвилин.

Технічний стан транспортних засобів перевіряється візуально та з використанням засобів вимірювальної техніки. Візуально перевіряються: система випуску, зовнішні світлові прилади, колеса та шини, переобладнання. З використанням засобів вимірювальної техніки перевіряються: гальмова система та її складники, вміст СН/димність випускних газів дизельного двигуна, вміст СО

(бензин або газ), рульове керування, зовнішні світлові прилади. У разі незгоди водія з результатами перевірки застосовуються засоби фото - і кінозйомки, відеозйомки. У разі виявлення технічних несправностей співробітник ДАІ складає Акт перевірки транспортного засобу та протокол про адміністративне правопорушення. *Покарання передбачає штраф 425 грн., а при повторному порушенні протягом року водія можуть позбавити права керування на 3-6 місяців (ст. 121 КУпАП).*

2.4.1. У місці здійснення габаритно-вагового контролю на вимогу працівника пункту габаритно-вагового контролю або працівника МВС водій вантажного автомобіля (в тому числі механічного транспортного засобу) повинен зупинитися з дотриманням вимог цих Правил, а також:

а) передати для перевірки документи, зазначені в підпунктах "а", "б" і "г" пункту 2.1 цих Правил;

б) надати транспортний засіб та причіп (за наявності) для вагового та/або габаритного контролю відповідно до встановленої процедури.



Документи на вимогу працівника міліції передаються водієм вантажного автомобіля виключно в місцях здійснення габаритно-вагового контролю. У всіх інших випадках документи лише пред'являються.

Якщо характеристика вантажопідйомності транспортного засобу не може його віднести до розряду великовагових (наприклад, вантажівка з максимальною масою 3,5 тони), обов'язок із проходження габаритно-вагового контролю, а отже, й передачі документів у руки співробітника міліції, у водія не виникає взагалі.

Вагові та габаритні параметри, за перевищення яких транспортний засіб вважається великоваговим або великогабаритним, містяться у п. 22.5 цих Правил. Параметри можуть перевищувати зазначені норми не більш ніж на 2%.

2.4.2. У разі виявлення під час здійснення габаритно-вагового контролю невідповідності фактичних вагових та/або габаритних параметрів установленим нормам і правилам рух такого транспортного засобу та/або причепу забороняється до отримання в установленому порядку дозволу на проїзд автомобільними дорогами транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні, про що складається відповідний акт.



Процедура проведення габаритно-вагового контролю (ГВК) та його наслідки детально прописані в спільному Наказі Державної служби автомобільних доріг України і МВС України №219/198 від 07.05.2008 р. "Технологічний регламент здійснення габаритно-вагового контролю транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів на автомобільних дорогах загального користування". Вагові комплекси бувають стаціонарними та пересувними. Регламент пред'являє вимоги не лише до вагового обладнання, але й до майданчиків, на яких воно встановлюється.

2.5. Водій повинен на вимогу працівника міліції пройти в установленому порядку медичний огляд для визначення стану алкогольного сп'яніння, впливу наркотичних чи токсичних речовин.

Порядок проведення медичного огляду водіїв для визначення стану сп'яніння або наявності в організмі наркотичних або токсичних речовин

міститься в 266-ій статті Кодексу України про адміністративні правопорушення та спільному Наказі МВС та МОЗ України № 400/666 від 9.09.2009 року, яким затверджена "Інструкція про виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції".

Кодекс та Наказ містять дуже важливе попередження - огляд особи на стан сп'яніння, проведений із порушенням вимог згаданих нормативно-правових документів, вважається недійсним.

Ознаками алкогольного сп'яніння є: запах алкоголю із порожнини рота; порушення координації рухів; порушення мови; виражене тремтіння пальців рук; різка зміна забарвлення шкірного покриву обличчя; поведінка, що не відповідає обстановці. Визнання водія у вживанні алкоголю до таких ознак не відноситься, оскільки законодавством установлена відповідальність лише в тому випадку, якщо вміст алкоголю в крові перевищить допустиму норму - 0, 2 проміле.

Ознаками наркотичного або іншого сп'яніння, або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, є: наявність однієї чи декількох ознак стану алкогольного сп'яніння (крім запаху алкоголю з порожнини рота); звужені чи сильно розширені зіниці, які не реагують на світло; сповільненість, або навпаки підвищена жвавість чи рухливість ходи, мови; почервоніння особи, або неприродна його блідість.

Огляд водія проводиться працівником міліції, у присутності двох свідків, на місці його зупинки з використанням спеціальних технічних засобів, затверджених Наказом МВС України №33 від 30.03.2010 р. В разі незгоди водія на проведення огляду з використанням спеціальних технічних засобів, або в разі незгоди з його результатами, огляд проводиться в закладах охорони здоров'я. Відмова водія від проходження медичного огляду рівнозначна тому, що він знаходиться в стані алкогольного сп'яніння.

У разі дорожньо-транспортної пригоди, унаслідок якої є особи, що загинули або травмовані, проведення огляду на стан сп'яніння учасників цієї пригоди є обов'язковим у закладах охорони здоров'я (п. 1.8 Наказу №400/666).

Водій має право, за власним бажанням, на проходження альтернативного огляду в будь-якому медичному закладі. Проте зробити це треба не пізніше двох годин від моменту виникнення підстав для його проведення.











2.6. За рішенням уповноваженої на те посадової особи Державтоінспекції, за наявності на те підстав, водій зобов'язаний пройти позачерговий медичний огляд з метою визначення здатності безпечно керувати транспортним засобом і перевірку знання цих Правил та навичок водіння.



Медичний огляд водіїв транспортних засобів, передбачений вимогами статей 45, 46 Закону "Про дорожній рух", проводиться з метою визначення придатності особи до безпечного керування транспортними засобами.

Медичні огляди кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів поділяються на: попередні, періодичні, щозмінні передрейсові та післярейсові огляди, а також позачергові огляди.

Періодичність оглядів, порядок їх проведення та направлення водіїв на позачергові огляди визначається спільним наказом МВС і МОЗ України № 65/80 від 31.01.2013 р. "Про затвердження Положення про медичний огляд кандидатів у водії та водіїв транспортних засобів".

Періодичному медичному огляду підлягають водії транспортних засобів для підтвердження права на керування транспортним засобом: віком до 55 років (включно) - один раз на 10 років; віком від 56 до 75 років (включно) - один раз на 3 роки; віком від 76 років і більше - один раз на рік. Водії, які виконують роботи з перевезення пасажирів та вантажів, підлягають періодичному медичному огляду один раз на рік.

Позачерговому медичному огляду підлягають водії транспортних засобів перевізника за направленням власника або посадової особи, що відповідає за експлуатацію транспортних засобів перевізника, за інформацією медичного працівника про стале погіршення стану здоров'я водія, що перешкоджає безпечному керуванню транспортним засобом, а також на вимогу та/або за рішенням уповноваженої посадової особи Державтоінспекції за наявності підстав.

Повний перелік захворювань і недоліків, за наявності котрих особа не допускається до керування відповідними транспортними засобами, міститься в Наказі МОЗ України від 24.12.1999 р. № 299.

Підстави та процедура направлення водіїв для позачергового медогляду або перевірки знання цих Правил і навичок водіння посадовими особами Державтоінспекції на сьогоднішній день законодавством не врегульовано.

2.7. Водій, крім водіїв транспортних засобів дипломатичних та інших представництв іноземних держав, міжнародних організацій, оперативних і спеціальних транспортних засобів, повинен надавати транспортний засіб:

а) працівникам міліції та охорони здоров'я для доставки до найближчого лікувального закладу осіб, які потребують негайної медичної допомоги;

Даний пункт Правил чітко визначає, що доставка осіб, що потребують негайної медичної допомоги, здійснюється до найближчого лікувального закладу. При цьому профіль закладу, наявність або відсутність у ньому стаціонару та іншого, значення не має.

б) працівникам міліції для виконання непередбачених і невідкладних службових обов'язків, пов'язаних із переслідуванням правопорушників, доставкою їх у міліцію, та для транспортування пошкоджених транспортних засобів.

Примітки:

1. Для транспортування пошкоджених транспортних засобів залучаються лише вантажні автомобілі.



2. Особа, яка скористалася транспортним засобом, повинна видати довідку із зазначенням пройденої відстані, тривалості поїздки, свого прізвища, посади, номера посвідчення, повного найменування свого підрозділу чи організації.

Основна правова норма, що дає право працівнику міліції на використання транспортних засобів громадян, міститься в 11-ій статті Закону "Про міліцію". Працівник міліції має право використовувати транспортні засоби громадян для проїзду до місця пригоди, стихійного лиха, доставки до лікувальної установи осіб, що вимагають невідкладної медичної допомоги, для переслідування злочинців і доставки їх у міліцію.

*За порушення даних вимог Правил законодавством передбачений штраф у розмірі від 68 до 136 грн. (Стаття 124-1 КУпАП).* Проте вимога до водія щодо надання ним транспортного засобу має досить серйозні обмеження.

По-перше, чинним законодавством не передбачено право працівників міліції вимагати від водія висадки пасажирів зі свого автомобіля.

По-друге, закон вимагає від водія надання транспортного засобу, але не своїх послуг у якості водія, а 43-тя стаття Конституції забороняє використання примусової праці. Водій має право відмовитися від керування автомобілем.

По-третє, співробітники міліції не можуть змушувати водія порушувати вимоги ПДР під час поїздки на його автомобілі. Якщо у такій ситуації за вини водія станеться порушення правил дорожнього руху або ДТП, він нестиме за це особисту відповідальність.

По-четверте, транспортний засіб - об'єкт права власності. Це право представляє собою можливість вільного володіння, користування та розпорядження майном. Утиск будь-якої із цих можливостей - порушення права власності. Коли від власника вимагають надання автомобіля, порушується його право розпорядження своїм майном. 41-ша стаття Конституції України свідчить, що право власності є непорушним.

2.8. Водій-інвалід, що керує мотоколяскою або автомобілем, позначеними розпізнавальним знаком "Інвалід", може відступати від вимог дорожніх знаків 3.1, 3.2 і 3.35-3.38, а також знака 3.34 за наявності під ним таблички 7.18.

Йдеться про дорожні знаки, що забороняють рух або стоянку транспортних засобів, а у разі наявності таблички - про знак, що забороняє зупинку. Вказані виключення стосуються лише водія-інваліда, а не будь-якого водія, керуючого його транспортним засобом.

**Дорожні знаки, вимоги яких можуть не виконувати водії-інваліди**




| 3.1 | 3.2 | 3.35 | 3.36 | 3.37 | 3.38 | 3.34 | 7.18 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Рух боронено | Рух механічних транспортних засобів заборонено | Стоянку заборонено | Стоянку заборонено в непарні числа місяця | Стоянку заборонено в парні числа місяця | Зона обмеженої стоянки | Зупинку заборонено | Крім інвалідів |

22.9. Водієві забороняється:
а) керувати транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння або перебуваючи під впливом наркотичних чи токсичних речовин;




Керування транспортним засобом у стані сп'яніння або під впливом наркотичних або токсичних речовин - явище протизаконне, що становить підвищену небезпеку для всіх учасників дорожнього руху. Кожна четверта дорожньо-транспортна пригода здійснюється за вини водіїв у нетверезому стані. Це пояснюється тим, що під впливом алкоголю або наркотиків порушуються найважливіші функції організму водія, знижується реакція, виникає зайва самовпевненість, зверхнє ставлення до дотримання Правил дорожнього руху, та й до оточуючих теж.

У деяких країнах керування транспортним засобом за наявності алкоголю в крові не забороняється, а лише обмежується кількісним рівнем або мірою його концентрації. Українське законодавство дозволяє вміст алкоголю в крові водія - 0,2 проміле.

*За даний вид правопорушення законодавством передбачено досить суворе покарання - позбавлення права керування транспортними засобами на строк від 1 до 2 років, або штраф від 3400 до 5950 грн., або адміністративний арешт до 10 діб. Друге порушення протягом року передбачає 2-3 роки позбавлення права керування, 15 діб арешту з можливим оплатним вилученням транспортного засобу. Третє порушення призведе до позбавлення права керування на 10 років. (ст. 130 КУпАП).*

Відносно нетверезого водія у співробітника ДАІ виникає право накласти тимчасову заборону на експлуатацію його транспортного засобу шляхом блокування коліс або отправки на спеціальний майданчик (ст. 265-2 КУпАП). Таке право виникає лише за наявності доказів знаходження водія в стані сп'яніння. До цього моменту працівники ДАІ можуть лише тимчасово усунути водія від керування транспортним засобом.

У водія є право викликати іншого водія, та надати йому право керування своїм транспортним засобом, що виключає тимчасове його затримання. Питання про міру покарання нетверезого водія вирішується виключно судом.

б) керувати транспортним засобом у хворобливому стані, у стані стомлення, а також перебуваючи під впливом лікарських препаратів, що знижують швидкість реакції і увагу;

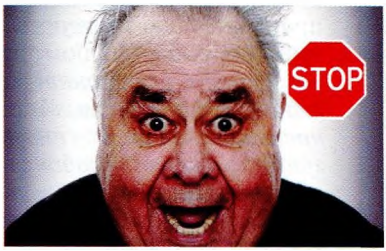
Перше місце серед причин автомобільних аварій посідає керування транспортним засобами у стані сп'яніння. Неуважність на дорогах та недбале ставлення до виконання вимог правил - лише на третьому місці. Другою, за європейськими та американськими даними, найпоширенішою причиною ДТП, є зловживання ліками. В Україні така статистика відсутня, але, зважаючи на національну любов до самолікування, ця цифра має бути серйозною.

Найбільш "підступними", із точки зору безпеки водія, є противірусні та знеболюючі лікарські препарати. Найпопулярніші у водійській аптечці - знеболюючі. Їх приймають від усього: від радикуліту, що прихопив, від м'язових судом, від спазмів. Знеболюючі препарати ділять на дві групи: прості анальгетики - із однією активною знеболюючою речовиною та комплексні препарати.




Комплексні препарати мають у своєму складі декілька активних знеболюючих компонентів. У цій групі багато психотропних речовин, вилучених із

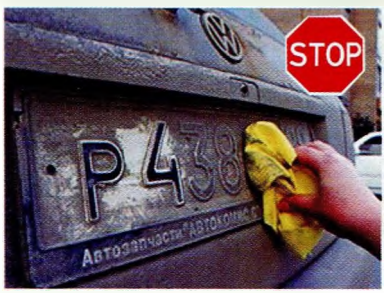
вільного продажу. Але є серед комбінованих препаратів і ефективні безрецептурні, які у разових дозах містять ненаркотичні дози наркотичного анальгетика. Вони ефективні, але при необережному вживанні небезпечні. Біль такі ліки знімають, але попутно знижують реакцію, концентрацію уваги, утворюють стан ейфорії.




Знаходження в організмі водія лікарських препаратів, що знижують швидкість його реакції та увагу, прирівнюється до стану сп'яніння. Перш ніж сісти за кермо транспортного засобу, водій повинен переконатись у тому, що вжиті ліки не мають застережень щодо керування транспортними засобами.

У Правилах немає прямої заборони, проте водієві не варто керувати транспортним засобом також у знервованому, розгубленому, пригніченому стані. Доведено, що подібні емоції часто є причиною ДТП. Якщо вам потрібен час, щоб опанувати себе, зупинить автомобіль, зробіть декілька дихальних вправ, подумайте про приємне. Заспокойтеся, а потім продовжуйте рух.

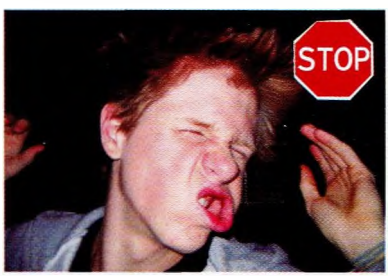
в) керувати транспортним засобом, не зареєстрованим у Державтоінспекції, або таким, що не пройшов відомчу реєстрацію в разі, якщо законом встановлена обов'язковість її проведення, а також без номерного знака або з номерним знаком, що: не належить цьому засобу; не відповідає вимогам стандартів; закріплений не в установленому для цього місці; закритий іншими предметами чи забруднений, що не дає змоги чітко визначити символи номерного знака з відстані 20 метрів; неосвітлений (у темну пору доби або в умовах недостатньої видимості) чи перевернутий;




*За порушення вимог даного пункту Правил законодавством передбачена відповідальність у вигляді штрафу до 255 грн., при повторному порушенні протягом року штраф збільшується до 510 грн., а порушника можуть залучити до громадських робіт на 30-40 годин і поставити питання про платне вилучення транспортного засобу (ст. 121 КУпАП). У співробітника Державтоінспекції виникають підстави для тимчасового затримання транспортного засобу шляхом блокування коліс або відправки його на спеціальну площадку (ст. 265-2 КУпАП).*

г) передавати керування транспортним засобом особам, які перебувають у стані алкогольного сп'яніння, під впливом наркотичних чи токсичних речовин, у хворобливому стані, у стані стомлення або під впливом лікарських препаратів, що знижують швидкість реакції і увагу;

Передати керування транспортним засобом особі, що знаходиться в стані сп'яніння, - теж саме, що керувати в такому стані самому. Тому й відповідальність солідарна. За порушення даного пункту Правил законодавством передбачені такі самі штрафи та терміни позбавлення права керування.




Але це ще не означає, що водій, який передав керування особі, що знаходиться в стані алкогольного сп'яніння, буде притягнутий до відповідальності. Пленум Верховного Суду України своєю Постановою № 14 від 23.12. 2005 року неоднозначно вказав, що відповідальність за передачу керування транспортним засобом особі, що знаходиться в стані сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, настає лише за умови того, що особі, яка передала керування, було відомо про такий стан.

На підприємствах, де є посадові особи, відповідальні за експлуатацію транспортних засобів, за передачу транспортного засобу особі, що знаходиться в стані алкогольного, наркотичного або іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, або що не має права керування транспортним засобом, передбачена кримінальна відповідальність.

*Якщо в результаті передачі керування такому водієві з'явиться постраждала особа, з нанесеним їй середніми або тяжкими тілесними ушкодженнями, або настане її смерть, - винуватця чекає покарання штрафом у розмірі від 3400 до 8500 грн. або виправні роботи на строк до двох років, або обмеження волі на строк до п'яти років, або позбавлення волі на строк до п'яти років, із позбавленням права обіймати посади, пов'язані з відповідальністю за експлуатацію транспортних засобів, на строк до трьох років або без такого (ст. 287 Кримінального кодексу України).*

г) передавати керування транспортним засобом особам, які не мають при собі посвідчення на право керування ним, якщо це не стосується навчання водінню відповідно до вимог розділу 24 цих Правил;

*За порушення вимог даного пункту Правил законодавством передбачена відповідальність у вигляді штрафу до 595 грн. (ст. 126 КУпАП).*

д) під час руху транспортного засобу користуватися засобами зв'язку, тримаючи їх у руці (за винятком водіїв оперативних транспортних засобів під час виконання ними невідкладного службового завдання).



Якщо під час руху в потоці транспортних засобів зустрінеться підозрілий за характером руху транспортний засіб, можна не сумніватися - водій або нетверезий, або веде захоплену розмову по мобільному телефону. Ще більше небезпечних ситуацій на дорогах створюють лише любителі відправок або читання СМС-повідомлень під час руху. Це навіть небезпечніше, ніж керування транспортним засобом у стані сп'яніння або під впливом наркотиків.

Дослідження американських вчених показали, що на складання СМС-повідомлення за кермом витрачається в середньому 63 секунди. За цей час машина проїжджає півмилі населеним пунктом та понад милі на шосе. Під час відправки СМС-повідомлення керування транспортним засобом на 91% гірше (!!!), ніж у водіїв, що повністю сконцентровані на дорозі. Показники часу реагування погіршуються на 35%, що набагато більше, ніж показники людей після вживання алкоголю - вони реагують на 12% повільніше, або під впливом марихуани - на 21%. Крім того, водії, що відправляють або читають текстові повідомлення, частіше порушують межі своєї смуги. Також скорочується здатність зберігати безпечну дистанцію до автомобіля, що рухається попереду. Любителі розмов по телефону або відправки СМС мають зрозуміти, що відправка або читання текстових повідомлень під час керування транспортним засобом є однією з найнебезпечніших дій, які можливо вчинити за кермом.

*За порушення вимог даного пункту Правил законодавство передбачає відповідальність у вигляді штрафу до 510 грн. (ст. 122 КУпАП). Якщо при цьому виникне аварійна ситуація, штраф може збільшитися до 850 грн., а порушника можуть позбавити права керування транспортними засобами на термін від 6 до 12 місяців.*

2.10. У разі причетності до дорожньо-транспортної пригоди водій зобов'язаний:

а) негайно зупинити транспортний засіб і залишатися на місці пригоди;

б) увімкнути аварійну сигналізацію і встановити знак аварійної зупинки відповідно до вимог пункту 9.10 цих Правил;

в) не переміщати транспортний засіб і предмети, що мають причетність до пригоди;
г) вжити можливих заходів для надання першої медичної допомоги потерпілим, викликати карету швидкої медичної допомоги, а якщо це неможливо, звернутися за допомогою до присутніх і відправити потерпілих до лікувального закладу;
ґ) у разі неможливості виконати дії, перелічені в підпункті "г" пункту 2.10 цих Правил, відвезти потерпілого до найближчого лікувального закладу своїм транспортним засобом, попередньо зафіксувавши розташування слідів пригоди, а також положення транспортного засобу після його зупинки; у лікувальному закладі повідомити своє прізвище та номерний знак транспортного засобу (з пред'явленням посвідчення водія або іншого документа, який посвідчує особу, реєстраційного документа на транспортний засіб) і повернутися на місце пригоди;
д) повідомити про дорожньо-транспортну пригоду орган чи підрозділ міліції, записати прізвища та адреси очевидців, чекати прибуття працівників міліції;
е) вжити всіх можливих заходів для збереження слідів пригоди, огородження їх та організувати об'їзд місця пригоди;
є) до проведення медичного огляду не вживати без призначення медичного працівника алкоголю, наркотиків, а також лікарських препаратів, виготовлених на їх основі (крім тих, які входять до офіційно затвердженого складу аптечки).

*За здійснення дорожньо-транспортної пригоди законодавством передбачена відповідальність у вигляді штрафу в розмірі від 340 до 425 грн. або позбавлення винуватця ДТП права керування транспортними засобами на термін від 6 до 12 місяців (ст. 124 КУпАП).*



У разі відсутності взаємних претензій та малозначності заподіяного збитку, а також, найголовніше, якщо винний у здійсненні ДТП визнав себе таким, складається "Європротокол". На підставі такого документа страхова компанія винуватця ДТП компенсує вартість матеріального збитку постраждалій стороні. При цьому винний до адміністративної відповідальності не притягується.

*Якщо в результаті ДТП є загиблі, або кому-небудь з учасників спричинені пошкодження середньої тяжкості або тяжкі тілесні ушкодження, водієві може загрожувати кримінальне покарання у вигляді позбавлення волі строком від 3 до 10 років (ст. 286 ККУ). У разі спричинення легких тілесних ушкоджень кримінальна відповідальність не настає.*

*За вживання алкоголю, наркотиків або лікарських препаратів на їхній основі після ДТП законодавством передбачено покарання у вигляді позбавлення права керування транспортними засобами на термін від 2 до 3 років або адміністративний арешт на строк до 15 діб (ст. 130 КУпАП).*

*За залишення місця ДТП порушникові загрожує штраф до 306 грн., його можуть залучити до громадських робіт від 30 до 40 годин або піддати адміністративному арешту від 10 до 15 днів (ст. 122-4 КУпАП).*

Перераховані заходи покарання винуватців ДТП є виключними, а ось перераховані в цьому пункті Правил вимоги до водія в разі здійснення ДТП, є вельми узагальненими. Від детальної та ретельної фіксації усіх обставин аварії залежить дуже багато. На підставі первинних документів - схеми місця ДТП, протоколу про адмінпорушення, пояснень учасників ДТП, свідчень свідків та ін., у подальшому слідчі органи міліції встановлюють зв'язок між діями водіїв та наслідками, що сталися.



Саме цими документами користується суд під час розгляду справи за фактом скоєння ДТП. На підставі цих документів суд визначає винуватця ДТП та ступінь його



покарання. Саме тому, учасник ДТП не повинен що-небудь змінювати на місці ДТП, а навпаки - він повинен приймати всі заходи до якнайповнішої фіксації всіх обставин дорожньої пригоди.

Працівники ДАІ повинні зафіксувати на схемі місця ДТП буквально все, що може стосуватися справи: місце зіткнення автомобілів, їх взаємне розташування після аварії; розмітку дороги та її стан; наявність світлофорів і дорожніх знаків у місці аварії, їх стан та видимість; ступінь освітленості місця аварії; стан дороги та погодні умови; сліди гальмування, предмети, що знаходяться на дорозі, технічний стан транспортних засобів.

Всі сліди, знаки та предмети, при складанні співробітником ДАІ схеми ДТП, мають бути "прив'язані" до місцевих орієнтирів - лінії розмітки, узбіччя, до будинків, телеграфних або освітлювальних стовпів і тому подібне.

Детально дії співробітників ДАІ визначає Наказ МВС України від 26.02.2009 № 77 "Про затвердження Інструкції з оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху".




Під час оформлення матеріалів ДТП співробітники ДАІ пропонують його учасникам написати власноруч пояснення. Відноситися до цього документа треба дуже серйозно, думаючи над кожним словом, кожним формулюванням. Це первинне пояснення, як правило, найвірніше і його потім важко спростувати. Не можна допускати неточних цифр та слів. Не варто застосовувати фрази, що мають подвійне трактування або неоднозначність. Не можна покидати місце ДТП без підписання документів. Перед цим необхідно уважно їх прочитати, якщо з чимось не згодні, треба писати свої зауваження - це законне право водія.

Співробітники ДАІ мають право вимагати від учасників ДТП проходження медичного огляду на стан сп'яніння або наявності в організмі наркотиків чи лікарських препаратів на їх основі. Від такого огляду в жодному випадку не можна відмовлятися. Якщо інший учасник ДТП відмовляється від огляду, треба стежити за тим, щоб цей факт знайшов своє відображення в протоколі. У разі здійснення дорожньо-транспортної пригоди в результаті якої є загиблі або травмовані особи, проведення огляду на стан сп'яніння в медичній установі є обов'язковим.



Якщо будь-який учасник ДТП не згоден із висновками співробітника ДАІ стосовно обставин скоєного ДТП або її винуватця, він має право заявити клопотання про проведення незалежної експертизи. В процесі дослідження експерт шляхом аналізу наданих на дослідження вихідних даних встановить об'єктивні факти та дані, що пояснюють причинно-наслідковий зв'язок ДТП. Висновки експерта можуть використовуватися будь-якою стороною по справі як доказ. Підставою для проведення експертизи є постанова органу, який здійснює розслідування (або суду) про призначення експертизи.

Одразу після здійснення ДТП, його учасники мають повідомити свої страхові компанії про настання страхового випадку. Ця процедура є обов'язковою, оскільки в разі її невиконання страховики можуть відмовити у виплаті компенсації. Крім того, необхідно зберегти транспортні засоби у такому ж стані, у якому вони були після





ДТП, до огляду його аварійним комісаром або експертом.

Якщо протягом 10 днів після отримання повідомлення про страховий випадок, страхова компанія не направить експерта для огляду пошкодженого транспортного засобу, страхувальник має право самостійно вибрати експерта для визначення розміру збитку, заподіяного його транспортному засобу. Взаємини власників транспортних засобів із страховими компаніями регулюються законами України "Про страхування" та "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів".

Якщо ДТП сталося через неналежну якість дорожнього покриття (ями, напливи, лід та інше), водій повинен наполягати на виклику на місце ДТП власника дороги. Згідно п.11 "Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони", затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 30.03.1994 N198, дорожньо-експлуатаційні організації зобов'язані разом з ДАІ брати участь в огляді місць ДТП.

Якщо відповідна посадова особа власника дороги не викликалася або не прибула до місця ДТП, на це треба вказати в протоколі, додавши - можливою причиною ДТП є незадовільний стан дорожнього покриття. Остаточний висновок зробити може експерт.

Співробітник міліції, викликаний на місце ДТП, повинен скласти на власника дороги протокол у справі про адміністративне правопорушення, передбачене ст.140 Кодексу України про адміністративні правопорушення. Ця стаття визначає відповідальність посадових осіб дорожньо-експлуатаційних організацій за порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху при утриманні автомобільних доріг і вулиць, залізничних переїздів, інших дорожніх споруд, невжиття заходів щодо своєчасної заборони або обмеження руху при виникненні умов, які загрожують безпеці руху, або неприйняття своєчасних заходів до відновлення безпечних умов для руху

Лише за умови складання такого протоколу постраждалий учасник ДТП може згодом відшкодувати матеріальні та моральні збитки за рахунок власника дороги.

2.11. Якщо внаслідок дорожньо-транспортної пригоди немає потерпілих та не завдано матеріальної шкоди третім особам, а транспортні засоби можуть безпечно рухатися, водії (за наявності взаємної згоди в оцінці обставин скоєного) можуть прибути до найближчого поста Державтоінспекції або в орган чи підрозділ міліції для оформлення відповідних матеріалів, попередньо склавши схему пригоди та поставивши підписи під нею.

Третіми особами вважаються інші учасники дорожнього руху, які через обставини виявились причетними до дорожньо-транспортної пригоди.



Подібний варіант фіксації дорожньо-транспортної пригоди є не самим кращим, оскільки до моменту прибуття в міліцію хто-небудь із учасників ДТП може змінити свою думку про обставини скоєного. Спочатку він визнавав свою провину, згодом починає звинувачувати іншого водія. Без наявності належних доказів, що свідчать про обставини скоєного ДТП, такий варіант краще не використовувати. У реальному

житті такими доказами можуть бути свідчення свідків або кадри з будь-яких фото-, відеопристроїв.

Недоліком такого варіанта є і те, що не зважаючи на всі домовленості учасників ДТП, у кого-небудь із них все одно вилучать водійське посвідчення, а матеріали справи передадуть до суду. На жаль, такі вимоги законодавства.

У ситуаціях "домовленості" учасників ДТП криється ще одна небезпека, якщо вони взагалі вирішили не звертатися в міліцію. Якщо хто-небудь із них напише згодом заяву про те, що інший учасник ДТП залишив місце пригоди, довести існування якихось домовленостей, якщо вони не зафіксовані на папері, буде неможливо. А провина водія, що залишив місця ДТП, завжди посилюється.

Єдина перевага подібного варіанта оформлення ДТП полягає в тому, що його учасникам не треба чекати прибуття співробітників Державтоінспекції, яке, в залежності від місця ДТП, може статися через декілька годин.

У разі настання дорожньо-транспортної пригоди за участю транспортних засобів, зазначених у чинному договорі обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, за умови експлуатації таких транспортних засобів особами, відповідальність яких застрахована, відсутності травмованих (загиблих) людей, а також за умови досягнення згоди водіїв таких транспортних засобів щодо обставин скоєння дорожньо-транспортної пригоди, за відсутності у них ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, та у разі складення такими водіями спільного повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду відповідно до встановленого Моторним (транспортним) страховим бюро зразка. У такому випадку водії згаданих транспортних засобів після складення ними зазначеного в цьому пункті повідомлення звільняються від обов'язків, передбачених підпунктами "д" - "є" пункту 2.10 цих Правил.



Згадане в цьому пункті Правил *"спільне повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду"* частіше називають "Європротоколом". Це спеціальний бланк уніфікованого по всій Європі зразка, що заповнюється водіями - учасниками ДТП на місці аварії. Надалі заповнений протокол надається до страхової компанії, і на підставі цього виникає підстава для виплати страхового відшкодування. Застосовувати "європротокол" учасники аварії можуть лише на умовах, обумовлених у цьому пункті Правил.

Цей варіант є найбільш оптимальним для учасників ДТП, оскільки нікого з них не штрафуватимуть та не позбавлятимуть права керування транспортними засобами. Єдиний недолік полягає у складності оцінки заподіяного збитку. Згідно із нормами чинного законодавства в цьому випадку максимальна сума виплати компенсації постраждалій особі не може перевищити 10 тис. грн. Винуватець ДТП відшкодовує свої збитки самостійно власним коштом (за відсутності добровільної страховки КАСКО).

2.12. Власник транспортного засобу має право:

а) довіряти в установленому порядку розпорядження транспортним засобом іншій особі;

Законодавство відносить транспортні засоби до рухомого майна, відносно якого власник може користуватися та розпоряджатися на свій розсуд. Власник має право здійснювати із своїм майном будь-які дії, що не суперечать законодавству, і не порушують права та інтереси інших громадян, які охороняються законом, у тому числі відчужувати його у власність іншим особам або передавати їм у користування.

Власник транспортного засобу має право передати його у користування будь-



якій іншій особі без будь-якого письмового дозволу та без своєї присутності. Але таке користування має на увазі не лише право керування, а й будь-яке інше користування транспортним засобом. Для цього досить передати іншій особі оригінал свідоцтва про державну реєстрацію транспортного засобу та поліс обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних (ОСЦВА). Перевіряти при цьому наявність водійського посвідчення не треба, оскільки його наявність потрібна лише при передачі керування транспортним засобом. А це вже дещо інше, ніж право користуватися та розпоряджатися.




Особа, що користується транспортним засобом, взагалі може не мати водійського посвідчення, але може посадити за кермо будь-кого, хто має право керування транспортними засобами та водійське посвідчення відповідної категорії.

Інколи виникають ситуації, за яких власники транспортних засобів через свою зайнятість, хворобу, від'їзд чи з будь-яких інших причин позбавлені можливості особисто реєструвати, ставити на облік або проводити операції із власними транспортними засобами. У цьому випадку вони користуються допомогою інших осіб, яким надають право розпорядження своїм майном через відповідне письмове повноваження - доручення. Його наявність не передбачає виникнення права власності на вказане майно у громадянина, якому доручення видане (представник), а лише наділяє його повноваженнями по розпорядженню цим майном. Усі розпорядчі дії, здійснені представником, вважаються здійсненим самим власником (довірителем), оскільки представник діє від його імені та в його інтересах.



За дорученням, що надає право користування та (або) розпорядження транспортним засобом представник має право його обміняти, продати, здати в оренду та інше. Проте, будь-яке майно або гроші, отримані за ці операції - власність особи, що видала доручення.



Крім того, слід пам'ятати, що власник транспортного засобу у будь-який час може продати його особисто, видати доручення на ім'я іншої особі, анулювати його, доручення може втратити свою силу у зв'язку із припиненням терміну дії. У всіх цих випадках представник втрачає всякі права на транспортний засіб, відносно якого були надані тимчасові повноваження від власника.

б) на відшкодування витрат у разі надання транспортного засобу працівникам міліції та органу охорони здоров'я згідно з пунктом 2.7 цих Правил;

Основна правова норма, що надає право працівникам міліції на використання транспортних засобів громадян або юридичних осіб, міститься в 11-ій статті Закону "Про міліцію". При цьому власник - фізична особа має право на компенсацію витрат, а особа, що скористалася транспортним засобом, зобов'язана видати відповідну довідку. Під компенсацією витрат розуміється не лише вартість

витраченого бензину, але й будь-який збиток, нанесений водію або власнику транспортного засобу. Виплата компенсації здійснюється за рахунок державного бюджету (п.26 ст.11 закону "Про міліцію").

в) на відшкодування збитків, завданих унаслідок невідповідності стану автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів вимогам безпеки дорожнього руху;



Саме цей пункт Правил дає підстави власникам транспортних засобів вимагати відшкодування збитків від власника дороги за дорожньо-транспортну пригоду, що сталася внаслідок неналежного стану дорожнього покриття або технічних засобів організації дорожнього руху (дорожніх знаків, розмітки, світлофорів і так далі). Він ґрунтується на вимогах статті 16 Закону "Про дорожній рух". Підставою для відшкодування збитків є протокол про адміністративне правопорушення, складений співробітником міліції стосовно власника дороги за 140-ю статтею Кодексу про адміністративні правопорушення України.




г) на безпечні та зручні умови для руху;

"Безпека дорожнього руху" - це словосполучення викликає різні асоціації. Для одних - це дорожнє покриття, неосвітлені траси, нечітка дорожня розмітка, дорожні знаки упереміш із рекламними щитами, відсутність велосипедних доріжок або недостатня кількість стоянок для автотранспорту. Для інших - це рівень тиску в шинах, застебнуті ремені безпеки, дитячі крісла, шоломи, одяг із світловідбиваючими елементами. А ще для когось - пішоходи, що несподівано з'являються перед бампером і перебігають дорогу за межами переходу, як по полю; п'яні водії за кермом і дорожні лихачі, упевнені в своїй безкарності.



Насправді, це проблема комплексна, в усьому світі її називають проблемою трьох складових: людини, дороги та автомобіля. При цьому, саме людський чинник є причиною майже 80-ти відсотків скоєних аварій. Вирішити проблему можливо лише за наявності доброї волі всього суспільства та чіткої національної програми.

г) запитувати оперативну інформацію про дорожні умови та напрямки руху.



Відповідно до покладених законодавством функціональних обов'язків інформацію про дорожні умови та напрями руху уповноважена надавати ДАІ МВС України. Її діяльність регламентована "Положенням про державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ", затвердженим постановою Кабінету Міністрів України №341 від 14.04.1997 р.

2.13. Право на керування транспортними засобами особам може бути надано:

мототранспортними засобами і мотоколясками (категорії А1, А) - з 16-річного віку;

автомобілями, колісними тракторами, самохідними машинами, сільськогосподарською технікою,

іншими механізмами, які експлуатуються на вулично-дорожній мережі, всіх типів (категорії В1, В, С1,

С), за винятком автобусів, трамваїв і тролейбусів, - з 18-річного віку;

автомобілями з причепами або напівпричепами (категорії BE, C1E, CE), а також тими, що призначені

для перевезення великогабаритних, великовагових і небезпечних вантажів, - з 19-річного віку;

автобусами, трамваями і тролейбусами (категорії D1, D, D1E, DE, T) - з 21-річного віку.

Транспортні засоби поділяють на наступні категорії:

| Категорія | Транспортні засоби |
|---|---|
| A1 | мопеди, моторолери та інші двоколісні транспортні засоби, які мають двигун з робочим об'ємом до 50 куб. см. або електродвигун потужністю до 4 кВт; |
| A | мотоцикли та інші двоколісні транспортні засоби, які мають двигун з робочим об'ємом 50 куб. см. і більше або електродвигун потужністю 4 кВт і більше; |
| B1 | квадро - і трицикли, мотоцикли з боковим причепом, мотоколяски та інші триколісні (чотириколісні) мототранспортні засоби, дозволена максимальна маса яких не перевищує 400 кілограмів; |
| B | автомобілі, дозволена максимальна маса яких не перевищує 3500 кілограмів (7700 фунтів), а кількість сидячих місць, крім сидіння водія, - восьми, состав транспортних засобів з тягачем категорії B та причепом, повна маса якого не перевищує 750 кілограмів; |
| C1 | призначені для перевезення вантажів автомобілі, дозволена максимальна маса яких становить від 3500 до 7500 кілограмів (від 7700 до 16500 фунтів), состав транспортних засобів з тягачем категорії C1 та причепом, повна маса якого не перевищує 750 кілограмів; |
| C | призначені для перевезення вантажів автомобілі, дозволена максимальна маса яких перевищує 7500 кілограмів (16500 фунтів), состав транспортних засобів з тягачем категорії C та причепом, повна маса якого не перевищує 750 кілограмів; |
| D1 | призначені для перевезення пасажирів автобуси, у яких кількість місць для сидіння, крім сидіння водія, не перевищує 16, состав транспортних засобів з тягачем категорії D1 та причепом, повна маса якого не перевищує 750 кілограмів; |
| D | призначені для перевезення пасажирів автобуси, у яких кількість місць для сидіння, крім сидіння водія, більше 16, состав транспортних засобів з тягачем категорії D та причепом, повна маса якого не перевищує 750 кілограмів; |
| BE, C1E, CE, D1E, DE | состави транспортних засобів з тягачем категорії B, C1, C, D1 або D та причепом, повна маса якого перевищує 750 кілограмів; |
| T | трамваї та тролейбуси. |

Перелічені в Правилах категорії транспортних засобів та вікові вимоги до водіїв відповідають нормам міжнародної Конвенції про дорожній рух. Будь-який водій має право мати в своєму водійському посвідченні декілька відкритих категорій, що дають право керування різними транспортними засобами. Будь-яка особа може відкривати додаткові категорії - нижчі або вищі. Процедуру детально прописано постановою Кабінету Міністрів України від 8.05.1993 р. №340 "Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчення водія і допуску громадян до керування транспортними засобами".



Право керування транспортними засобами категорій BE, C1E, CE, D1E і DE надається особам, які мають посвідчення водія категорії B, C1, C, D1 і D або кількох з них та навички керування транспортними засобами категорії B, C1, C, D1, D більше одного року протягом останнього часу, пройшли перепідготовку за встановленими програмами та склали в центрі Державтоінспекції практичний іспит з навичок керування составом транспортних засобів.



Право керування транспортними засобами категорії D1 надається особам, які мають посвідчення водія категорії B, C1, C, T або кількох з них та навички керування транспортними засобами відповідної категорії більше трьох років протягом останнього часу, пройшли перепідготовку за встановленими програмами та склали теоретичний і практичний іспити на право керування транспортними засобами категорії D1.

Право на керування транспортними засобами категорії D надається особам, які мають посвідчення водія категорій B, C1, C, D1, T або кількох з них, та навички керування транспортними засобами відповідної категорії більше трьох років протягом останнього часу, пройшли перепідготовку за встановленими програмами та склали теоретичний і практичний іспити на право керування транспортними засобами категорії D.

Посвідчення водія на право керування транспортними засобами категорій A1, A, B1, B, C1, C, D1 і D видаються особам, які склали в центрі Державтоінспекції теоретичний і практичний іспити, категорії BE, C1E, CE, D1E і DE - практичний, а на право керування трамваєм або тролейбусом - теоретичний іспити.




Водіям транспортних засобів категорій B, C1, C, D1 і D дозволяється керувати такими засобами також з причепом, дозволена максимальна маса якого перевищує 750 кілограмів. При цьому водіям транспортних засобів категорії B дозволяється керувати такими засобами з причепом, дозволена максимальна маса якого перевищує 750 кілограмів, але не перевищує маси автомобіля без навантаження, і загальна дозволена максимальна маса такого транспортного засобу і причепа не перевищує 3500 кілограмів.

До керування транспортними засобами категорій C1, C, D1 і D з причепами, повна маса яких становить більш як 750 кілограмів і загальна дозволена максимальна маса такого транспортного засобу і причепа перевищує 3500 кілограмів, а також зчепленими автобусами допускаються водії, які мають право на керування транспортними засобами категорій C1E, CE, D1E і DE.

Повернення посвідчень водія особам, позбавленим права керування транспортними засобами, проводиться після складення теоретичного і практичного іспитів. При цьому практичний іспит приймається екзаменаційною

комісією на транспортному засобі тієї категорії, який був зазначений у рішенні суду про позбавлення права на керування транспортним засобом.

Особам, які позбавлені права керування транспортними засобами за керування такими засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, посвідчення водія повертається після обов'язкового проходження позачергового медичного огляду та складення теоретичного і практичного іспитів.

Обмін посвідчення водія проводиться без складення іспитів, незалежно від зареєстрованого місця проживання чи перебування особи. Під час отримання нового посвідчення водія вилучається посвідчення водія, що підлягає обміну.

Посвідчення водія, що належить особі, яка переїжджає на постійне місце проживання в Україну, дійсне на території України протягом 60 днів з дати видачі органами внутрішніх справ України дозволу на постійне проживання в Україні і після цього підлягає заміні. Заміна таких посвідчень проводиться після проходження особою медичного огляду та складення теоретичного і практичного іспитів.

Міжнародне посвідчення водія видається на підставі національного посвідчення водія, паспорта громадянина України та паспорта громадянина України для виїзду за кордон центром Державтоінспекції за заявою особи.

2.14. Водій має право:

а) керувати транспортним засобом і перевозити пасажирів або вантажі дорогами, вулицями чи іншими місцями, де їх рух не заборонено, в установленому порядку відповідно до вимог цих Правил;

в) знати причину зупинки, перевірки та огляду транспортного засобу посадовою особою державного органу, яка здійснює нагляд за дорожнім рухом, а також її прізвище і посаду;

При звертанні до громадянина працівник міліції зобов'язаний назвати своє прізвище, звання та пред'явити на його вимогу службове посвідчення. (ст. 5 Закону "Про міліцію"). Крім того, він повинен повідомити водієві причину зупинки та суть скоєного ним правопорушення (ст. 11, пункт 21-1 Закону "Про міліцію"). Право водія знати причину зупинки зазначено в 16-ій статті Закону "Про дорожній рух".

Будь-які дії співробітників міліції обмежені повноваженнями. Стаття 19-та Конституції містить норму, за якою органи державної влади та їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України.

Співробітник ДАІ, що зупиняє транспортний засіб, має додержуватись повноважень, наданих йому статтею 11, п. 21-1 Закону "Про міліцію".

Він має право зупиняти транспортні засоби лише в разі: порушення правил дорожнього руху водіями; відсутності номерного знака на транспортному засобі або наявності номерного знака, який не відповідає встановленим вимогам, закріплений у не встановленому для цього місці, закритий іншими предметами чи забруднений, що не дозволяє чітко визначити символи номерного знака з відстані двадцяти метрів; наявності ознак, що свідчать про технічну несправність транспортного засобу; наявності даних, що свідчать про причетність транспортного засобу, його водія, пасажирів або вантажу до вчинення дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи адміністративного правопорушення; перебування транспортного засобу в розшуку; наявності даних про використання транспортного



засобу з протиправною метою; необхідності опитування водія чи пасажирів про обставини вчинення дорожньо-транспортної пригоди, кримінального чи адміністративного правопорушення, свідками якого вони є або могли бути; необхідності залучення водія транспортного засобу для надання допомоги іншим учасникам дорожнього руху або працівникам міліції чи як свідка при оформленні протоколів про адміністративні правопорушення чи матеріалів дорожньо-транспортних пригод; проведення цільових заходів (операції, відпрацювання, оперативні плани) для перевірки документів на право користування і керування транспортним засобом, документів на транспортний засіб; виконання рішень про обмеження чи заборону руху, прийнятих уповноваженими на це державними органами; якщо спосіб закріплення вантажу на транспортному засобі створює небезпеку для інших учасників дорожнього руху; порушення визначеного порядку встановлення і використання на транспортному засобі спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв. Працівник підрозділу міліції повинен повідомити водія про причину зупинення транспортного засобу, суть вчиненого правопорушення.

*Умисне здійснення посадовою особою дій, що явно виходять за межі наданих йому прав або повноважень, якщо вони заподіяли істотну шкоду правам і інтересам громадян, що охороняються законом - карається виправними роботами на строк до двох років або обмеженням свободи на строк до п'яти років або позбавленням волі на термін від двох до п'яти років, з позбавленням права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю на строк до трьох років (ст. 365 Кримінального кодексу України).*

г) вимагати від особи, яка здійснює нагляд за дорожнім рухом та зупинила транспортний засіб, пред'явлення посвідчення її особи;

При звертанні до громадянина працівник міліції зобов'язаний назвати своє прізвище, звання та пред'явити на його вимогу службове посвідчення (ст. 5 Закону "Про міліцію").

ґ) отримувати необхідну допомогу від посадових осіб та організацій, що беруть участь у забезпеченні безпеки дорожнього руху;



Працівник міліції зобов'язаний забезпечувати в межах своєї компетенції безпеку дорожнього руху, додержання законів, правил і нормативів у цій сфері, запобігати забрудненню повітря, водойм транспортними засобами; здійснювати контроль за утриманням у належному технічному стані та чистоті доріг, вулиць, майданів.

Працівник міліції незалежно від посади, яку він займає, місцезнаходження і часу в разі звернення до нього громадян або службових осіб з заявою чи повідомленням про події, які загрожують особистій чи громадській безпеці, або у разі безпосереднього виявлення таких зобов'язаний вжити заходів до попередження і припинення правопорушень, рятування людей, подання допомоги особам, які її потребують, встановлення і затримання осіб, які вчинили правопорушення, охорони місця події і повідомити про це в найближчий підрозділ міліції.(ст.10 Закону "Про міліцію").

д) оскаржити дії працівника міліції в разі порушення ним законодавства;



Громадяни мають право оскаржити будь-які дії або бездіяльність працівників міліції, якщо вважатимуть їх незаконними. Таке право гарантоване Конституцією. При порушенні працівниками міліції прав і законних інтересів громадян міліція зобов'язана вжити заходів щодо відновлення цих прав, а також відшкодування завданих матеріальних та моральних збитків. Порядок

відшкодування міститься в законі України "Про порядок відшкодування шкоди, завданої громадянинові незаконними діями органів, що здійснюють оперативно-розшукову діяльність, органів досудового розслідування, прокуратури і суду".

Водій має право на оскарження незаконних дій посадової особи Державтоінспекції та прийнятого ним рішення по справі про адміністративне правопорушення. Звертатися зі скаргою можна не пізніше 10 днів після винесення постанови, інакше скарга не буде задоволена через закінчення встановлених законом термінів. Посадова особа органу, що розглядає скаргу, може відновити терміни подання скарги за наявності вагомих причин, що вказують на неможливість вчасного її подання.

Якщо за поданою скаргою дії працівника ДАІ буде визнано незаконними, у водія виникнуть підстави для відшкодування через суд матеріальних та моральних збитків, завданих незаконними діями посадової особи державного органу влади.

Право на оскарження дій або рішень посадових осіб держаних органів влади - одна із найважливіших гарантій захисту прав громадян, що притягуються до адміністративної відповідальності, а також потерпілих. Це форма перевірки законності та обгрунтованості винесеної по справі постанови, найшвидшого виправлення допущених помилок, виявлення недоліків у роботі органів, що розглядають справи про адміністративні правопорушення. Загальний порядок оскарження рішень посадових осіб державних органів влади міститься у статтях 287-297 розділу 24-го Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Якщо водій погоджується із рішенням посадової особи Державтоінспекції відносно накладення штрафу за порушення вимог правил дорожнього руху, оплачувати його треба не пізніше 15 діб із моменту винесення постанови по справі. Після закінчення цього терміну Державтоінспекція має право звернутися до Державної виконавчої служби для примусового стягнення заборгованості по штрафу.




В цьому випадку транспортний засіб боржника може бути оголошений у розшук, і затриманий співробітниками міліції до погашення заборгованості та витрат, пов'язаних із відкриттям виконавчого провадження, проведенням розшукових заходів, евакуацією та зберіганням транспортного засобу на спеціальному майданчику. Як правило, витрати, пов'язані з примусовим стягненням штрафу, найчастіше перевищують суму самого штрафу.

е) відступати від вимог законодавства в умовах дії непереборної сили або коли іншими засобами неможливо запобігти власній загибелі чи каліцтву громадян.

Будь-яке порушення вимог цих Правил вважається адміністративним правопорушенням. Проте, не є правопорушенням дія водія, хоча і передбачена Кодексом України про адміністративні правопорушення або іншими законами, що встановлюють відповідальність за адміністративні правопорушення, але вчинена в стані крайньої необхідності, тобто для усунення небезпеки, яка загрожує державному або громадському порядку, власності, правам і свободам громадян, установленому порядку управління, якщо ця небезпека за даних обставин не могла бути усунута іншими засобами і якщо заподіяна шкода є менш значною, ніж відвернена шкода (ст.18 КУпАП).



Особа, яка діяла в стані крайньої необхідності, необхідної оборони або яка була в стані неосудності, не підлягає адміністративній відповідальності (ст. 17 КУпАП).

# 3. РУХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ІЗ СПЕЦІАЛЬНИМИ СИГНАЛАМИ

3.1. Водії оперативних транспортних засобів, виконуючи невідкладне службове завдання, можуть відступати від вимог розділів 8 (крім сигналів регулювальника), 10-18, 26, 27 та пункту 28.1 цих Правил за умови увімкнення проблискового маячка синього або червоного кольору і спеціального звукового сигналу та забезпечення безпеки дорожнього руху. За відсутності необхідності додаткового привертання уваги учасників дорожнього руху спеціальний звуковий сигнал може бути вимкнений.



Цим пунктом Правил водіям оперативних транспортних засобів надається перевага на дорозі практично в усіх ситуаціях. Виключенням є сигнали регулювальника та проїзд залізничних переїздів. Але наданими перевагами можна користуватися лише при виконанні невідкладного службового завдання.

Слід пам'ятати, що навіть під час перебування службового автомобіля ДПС ДАІ на перехресті, зупиняти інші транспортні засоби співробітник ДАІ може лише із додержанням вимог ПДР - в місцях де Правилами не заборонено зупинку чи стоянку.

3.2. У разі наближення транспортного засобу з увімкненим синім проблисковим маячком та (або) спеціальним звуковим сигналом водії інших транспортних засобів, які можуть створювати йому перешкоду для руху, зобов'язані дати йому дорогу і забезпечити безперешкодний проїзд зазначеного транспортного засобу (і супроводжуваних ним транспортних засобів).

На транспортних засобах, які рухаються в супроводжуваній колоні, повинне бути ввімкнено ближнє світло фар.

Якщо на такому транспортному засобі увімкнено проблискові маячки синього і червоного або лише червоного кольору, водії інших транспортних засобів зобов'язані зупинитися біля правого краю проїзної частини (на правому узбіччі). На дорозі з розділювальною смугою цю вимогу зобов'язані виконати водії транспортних засобів, що рухаються в попутному напрямку.








Обладнання оперативних автомобілів спецсигналами - не чиясь примха, а сувора необхідність. Там, де чекають за викликом швидку допомогу, міліцію чи пожежників, рахунок йде на хвилини.

*За недотримання вимог даного пункту Правил законодавством передбачена відповідальність у вигляді штрафу до 680 грн. Якщо при цьому виникне аварійна ситуація, штраф збільшиться до 850 грн., або винуватця можуть позбавити права керування транспортними засобами на термін від 6 до 12 місяців (ст. 122 КУпАП).*

Аварійна ситуація - розташування та швидкість транспортних засобів на дорозі, за яких в результаті неправильних дій одного із учасників руху виникла реальна загроза дорожньо-транспортної пригоди. Точніше визначення цього терміну міститься в 122-й статті Кодексу про адміністративні правопорушення - це дії, що примусили інших учасників дорожнього руху різко змінити швидкість, напрямок руху або вжити інших заходів щодо забезпечення особистої безпеки або безпеки інших громадян, що підтверджені фактичними даними, а саме: поясненнями особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, потерпілого, свідків, показань технічних приладів та засобів фото- і відеоспостереження та іншими документами



За наявності розділювальної смуги водії транспортних засобів, що рухаються у зустрічному напрямі, давати дорогу спецавтомобілям не зобов'язані. Розділювальна смуга - виділений конструктивно або за допомогою суцільних ліній дорожньої розмітки 1.1 або 1.2 елемент автомобільної дороги, який розділяє суміжні проїзні частини.




Доволі часто у водіїв виникає питання - чи є спецсигналами різноманітні "крякалки" та червоно-сині "блимавки", встановлені під решіткою радіатора деяких, як правило, престижних автомобілів? Чи надають вони перевагу у русі, і чи треба поступатися їм дорогою? У співробітників ДАІ також виникають питання - чи вважається спецсигналом звуковідтворюючий пристрій, розташований під капотом автомобіля, який є, за твердженням водія, елементом автосигналізації?



Відповідь міститься в державному стандарті ДСТУ 3849-99, що пред'являє єдині вимоги до кольорографічних схем, пізнавальних знаків, написів і спеціальних сигналів транспортних засобів оперативних і спеціальних служб.

Спеціальні світлові сигнальні пристрої мають розташовуватися виключно над дахом транспортного засобу або на ньому. Червоні проблискові маячки установлюються виключно на оперативних транспортних засобах Державтоінспекції МВС України і Управління державної служби охорони України при виконанні супроводів. Маячки встановлюються так, щоб світловий сигнал було видно на кут $360^0$ градусів у горизонтальній площині та площині, що проходить через центр випромінювання джерела світла. Частота світлових імпульсів має складати $2 \pm 0,5$ Гц, потужність - не менше 50 Вт.

Спеціальні звукові сигнали повинні мати змінну частоту в межах від 400 до 3500 Гц, тривалість циклу зміни основної частоти - від 0,5 до 0, 6 секунд, рівень звукового тиску - не менший 120 дБ (вимірюється на відстані 2 м), вихідну потужність - не менше 100 Вт.

Будь-які інші світлові або звукові пристрої, що не потрапляють під опис національного стандарту, не можуть кваліфікуватися як "спеціальні", тому притягати водія до відповідальності за порушення правил їх установки не можна. Проте слід пам'ятати, що за вимогою п. 31.4.3 цих Правил на транспортних засобах заборонено встановлювати зовнішні світлові прилади, що не відповідають вимогам їх конструкції.

За наявності таких приладів водія можуть звинуватити в керуванні несправним транспортним засобом, накласти на нього штраф, озвучити вимогу про усунення несправності на місці або тимчасово заборонити експлуатацію транспортного засобу шляхом блокування коліс, або відправкою його на спеціальний майданчик. Додатково встановлених звукових сигналів подібні санкції взагалі не стосуються, оскільки в ПДР є лише одна вимога - звуковий сигнал повинен працювати. Та все ж не варто цим зловживати. Будь-який водій зобов'язаний під час руху подавати сигнали, зрозумілі для усіх учасників дорожнього руху.



3.3. Якщо під час супроводження колони транспортних засобів на транспортному засобі, що рухається попереду колони, увімкнено проблискові маячки синього і червоного або лише червоного кольору, колону повинен замикати транспортний засіб з увімкненим зеленим або синім і зеленим проблисковими маячками, після проїзду якого скасовуються обмеження на рух інших транспортних засобів.

3.4. Забороняється здійснювати обгін і випередження транспортних засобів з увімкненими проблисковими маячками синього і червоного або лише червоного

кольору та зеленого або синього і зеленого кольору і супроводжуваних ними транспортних засобів (колони), а також рухатися по суміжних смугах із швидкістю колони або займати місце в колоні.

3.5. Наближаючись до нерухомого транспортного засобу з увімкненим проблисковим маячком синього кольору та спеціальним звуковим сигналом (або без увімкненого спеціального звукового сигналу), що стоїть на узбіччі (біля проїзної частини) або на проїзній частині, водій повинен знизити швидкість до 40 км/год та в разі подання регулювальником відповідного сигналу зупинитися. Продовжувати рух можна лише з дозволу регулювальника.



У даній вимозі Правил є певний нюанс. Щоб уникнути екстреного гальмування, що може привести до негативних наслідків, діючими національними та міжнародними стандартами передбачено в організації дорожнього руху поетапне введення обмежень швидкості руху. Якщо на ділянці дороги допустима швидкість руху складає 90км/год, спочатку швидкість зменшують до 70 км/год, потім до 50 км/год і так далі.

Раптова поява на дорозі автомобіля з увімкненим проблисковим маячком не зобов'язує водія до екстреного гальмування. Знижувати швидкість до вказаних 40 км/год необхідно виходячи із реальних дорожніх умов, із дотриманням правил безпеки дорожнього руху.

3.6. Увімкнення проблискового маячка оранжевого кольору на транспортних засобах з розпізнавальним знаком "Діти", на механічних транспортних засобах дорожньо-експлуатаційної служби під час виконання роботи на дорозі, на великогабаритних та великовагових транспортних засобах не дає їм переваги в русі, а служить для привернення уваги та попередження про небезпеку.

Наближаючись до транспортного засобу з розпізнавальним знаком "Діти", що зупинився з увімкненими проблисковими маячками помаранчевого кольору та (або) аварійною світловою сигналізацією, водії транспортних засобів, що рухаються по суміжній смузі, повинні зменшити швидкість, а в разі потреби зупинитися, щоб уникнути наїзду на дітей (п. 18.9 ПДР). Перевезення організованих груп дітей іншими видами наземних транспортних засобів заборонено.







При цьому водіям транспортних засобів дорожньо-експлуатаційної служби під час виконання роботи на дорозі дозволяється відступати від вимог дорожніх знаків (крім знаків пріоритету та знаків 3.21-3.23), дорожньої розмітки, а також пунктів 11.2, 11.5-11.10, 11.12, 11.13, підпунктів "б", "в", "ґ" пункту 26.2 цих Правил за умови забезпечення безпеки дорожнього руху. Водії інших транспортних засобів не повинні перешкоджати їхній роботі.

Водії транспортних засобів дорожньо-експлуатаційної служби можуть відступати від вимог діючих Правил в частині розташування свого транспортного засобу на проїзній частині, а також деяких правил при знаходженні в житловій зоні. Увімкнення проблискового маячка помаранчевого кольору не надає їм якихось переваг під час руху. Його використовують для привернення уваги інших учасників дорожнього руху.

# 4. ОБОВ'ЯЗКИ І ПРАВА ПІШОХОДІВ

4.1. Пішоходи повинні рухатися по тротуарах і пішохідних доріжках, тримаючись правого боку.

Якщо немає тротуарів, пішохідних доріжок або пересуватися по них неможливо, пішоходи можуть рухатися велосипедними доріжками, тримаючись правого боку і не утруднюючи рух на велосипедах, або в один ряд узбіччям, тримаючись якомога правіше, а у разі його відсутності або неможливості рухатися по ньому - по краю проїзної частини назустріч руху транспортних засобів. При цьому треба бути обережним і не заважати іншим учасникам дорожнього руху.

4.2. Пішоходи, які переносять громіздкі предмети, або особи, які пересуваються в інвалідних колясках без двигуна, ведуть мотоцикл, велосипед чи мопед, везуть санки, візок тощо, якщо їх рух тротуарами, пішохідними чи велосипедними доріжками або узбіччями створює перешкоди для інших учасників руху, можуть рухатися по краю проїзної частини в один ряд.

4.3. За межами населених пунктів пішоходи, які рухаються узбіччям чи краєм проїзної частини, повинні йти назустріч руху транспортних засобів.

Особи, які рухаються узбіччям чи краєм проїзної частини в інвалідних колясках без двигуна, ведуть мотоцикл, мопед або велосипед, повинні пересуватися в напрямку руху транспортних засобів.



4.4. У темну пору доби та в умовах недостатньої видимості пішоходи, які рухаються проїзною частиною чи узбіччям, повинні виділити себе, а за можливості мати на зовнішньому одязі світлоповертальні елементи, для своєчасного їх виявлення іншими учасниками дорожнього руху.

4.5. Рух організованих груп людей по дорозі дозволяється тільки в напрямку руху транспортних засобів колоною не більш як по чотири особи в ряду за умови, що колона не займає більше половини ширини проїзної частини одного напрямку руху. Попереду і позаду колони на відстані 10-15 м з лівого боку повинні бути супровідники з червоними прапорцями, а у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості - із засвіченими ліхтарями: спереду - білого кольору, позаду - червоного.

4.6. Організовані групи дітей дозволяється водити тільки по тротуарах і пішохідних доріжках, а коли їх немає - по узбіччю дороги у напрямку руху транспортних засобів колоною, але тільки у світлу пору доби і лише в супроводі дорослих.

4.7. Пішоходи повинні переходити проїзну частину по пішохідних переходах, у тому числі підземних і надземних, а у разі їх відсутності - на перехрестях по лініях тротуарів або узбіч.

4.8. Якщо в зоні видимості немає переходу або перехрестя, а дорога має не більше трьох смуг руху для обох його напрямків, дозволяється переходити її під прямим кутом до краю проїзної частини в місцях, де дорогу добре видно в обидва боки, і лише після того, як пішохід упевниться у відсутності небезпеки.

4.9. У місцях, де рух регулюється, пішоходи повинні керуватися сигналами регулювальника або світлофора.

У таких місцях пішоходи, які не встигли закінчити перехід проїзної частини дороги одного напрямку, повинні перебувати на острівці безпеки або лінії, що розділяє транспортні потоки протилежних напрямків, а у разі їх відсутності - на середині проїзної частини і можуть продовжити перехід лише тоді, коли це буде дозволено відповідним сигналом світлофора чи регулювальника та переконаються в безпеці подальшого руху.

4.10. Перед виходом на проїзну частину з-за транспортних засобів, що стоять, та будь-яких об'єктів, що обмежують оглядовість, пішоходи повинні впевнитись у відсутності

транспортних засобів, що наближаються.
4.11. Чекати транспортний засіб пішоходи повинні на тротуарах, посадкових майданчиках, а якщо вони відсутні, - на узбіччі, не створюючи перешкод для дорожнього руху.
4.12. На трамвайних зупинках, не обладнаних посадковими майданчиками, пішоходам дозволяється виходити на проїзну частину лише з боку дверей і тільки після зупинки трамвая.

Після висадки з трамвая необхідно залишити проїзну частину не затримуючись.
4.13. У разі наближення транспортного засобу з увімкненим проблисковим маячком червоного та (або) синього кольору і (або) спеціальним звуковим сигналом пішоходи повинні утриматися від переходу проїзної частини або негайно залишити її.
4.14. Пішоходам забороняється:
а) виходити на проїзну частину, не впевнившись у відсутності небезпеки для себе та інших учасників руху;
б) раптово виходити, вибігати на проїзну частину, в тому числі на пішохідний перехід;
в) допускати самостійний, без нагляду дорослих, вихід дітей дошкільного віку на проїзну частину;
г) переходити проїзну частину поза пішохідним переходом, якщо є розділювальна смуга або дорога має чотири і більше смуг для руху в обох напрямках, а також у місцях, де встановлено огородження;
г) затримуватися і зупинятися на проїзній частині, якщо це не пов'язано із забезпеченням безпеки дорожнього руху;
д) рухатися по автомагістралі чи дорозі для автомобілів, за винятком пішохідних доріжок, місць стоянки і відпочинку.
4.15. У разі причетності пішохода до дорожньо-транспортної пригоди він повинен подати можливу допомогу потерпілим, записати прізвища та адреси очевидців, повідомити орган чи підрозділ міліції про пригоду, необхідні дані про себе і перебувати на місці до прибуття працівників міліції.
4.16. Пішохід має право:
а) на перевагу під час переходу проїзної частини позначеними нерегульованими пішохідними переходами, а також регульованими переходами за наявності на те відповідного сигналу регулювальника чи світлофора;
б) вимагати від органів виконавчої влади, власників автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів створення умов для забезпечення безпеки дорожнього руху.





Пішоходи є повноправними учасниками дорожнього руху, але вимоги даного розділу Правил виконують вони не всі та не завжди. Тож очікувати від них можливо чого завгодно: переходу дороги на заборонний сигнал світлофора, рух поза пішохідним переходом, рух переходом із непередбачуваною траєкторією, рух проїзною частиною у повній темноті та інше. *За недотримання вимог цих Правил законодавство передбачає відповідальність для пішоходів у вигляді штрафу від 51 до 85 грн.(ст. 127 КУпАП).*

Дорожньо-транспортні пригоди за участю пішоходів мають найтяжчі наслідки, тому водіям транспортних засобів потрібно бути дуже уважними під час появи на дорозі пішоходів. Більшість ДТП із їхньою участю відбувається у темний час доби. Пояснюється це тим, що водії не завжди у змозі розгледіти на дорозі людину в темному одязі, та вчасно зреагувати. А пішоходам не завжди зрозуміло, що водіям складніше оцінювати дорожню ситуацію в темряві, і вони намагаються переходити дорогу так само, як і вдень.

Аналогічне нерозуміння дорожньої ситуації мають



пішоходи і взимку. Не розуміючи, що автомобілю складно загальмувати на слизькій дорозі, вони стрімголов ступають на пішохідний перехід, навіть не переконавшись у відсутності поблизу транспортного засобу. Подібну ситуацію водій зобов'язаний передбачати та бути до неї готовим.

Для того, щоб пішохід виявився винуватцем ДТП, необхідно, щоб він порушив один з пунктів Правил. Проте в такій ситуації дії водія та ступінь його провини оцінюватимуться з точки зору вжиття, або невжиття ним заходів, необхідних для запобігання дорожньо-транспортної пригоди за участю пішохода, навіть коли той не правий.

У ситуації із пішоходами може виникнути неприємність навіть тоді, коли вони знаходяться за межами проїзної частини, на тротуарі. Багато водіїв, проїжджаючи калюжами, заповненими водою, не завжди звертають увагу на пішоходів, що знаходяться поруч, а дарма. Якщо брудна вода потрапить на одяг пішохода, і він звернеться у будь-який орган міліції із заявою, водієві доведеться компенсувати йому матеріальний збиток за зіпсоване майно. До того ж пішохід може зажадати ще і компенсацію моральної шкоди.

## 5. ОБОВ'ЯЗКИ І ПРАВА ПАСАЖИРІВ

5.1. Посадку (висадку) дозволяється здійснювати пасажирам після зупинки транспортного засобу лише з посадкового майданчика, а в разі відсутності такого майданчика - з тротуару чи узбіччя, а якщо це неможливо, то з крайньої смуги проїзної частини (але не з боку суміжної смуги для руху), за умови, що це буде безпечно та не створить перешкод іншим учасникам руху.




Під час зупинки транспортного засобу на лівому боці дороги водій завжди виявляється з боку тротуару. А ось пасажирам треба приділяти особливу увагу. Їх посадку (висадку) дозволяється здійснювати лише з тротуару або узбіччя, а якщо це неможливо, то з крайньої смуги проїзної частини (але не з боку суміжної смуги для руху), за умови, що це буде безпечно та не створить перешкод іншим учасникам дорожнього руху (п. 5.1 ПДД).



Висадку пасажирів, що знаходяться на задніх сидіннях, можна здійснити через ліві задні дверцята автомобіля. А ось пасажир, що знаходиться біля водія, не зможе залишити автомобіль без порушення вимог Правил. Особливо небезпечні такі ситуації на дорогах з одностороннім рухом, оскільки такий пасажир не контролює ситуацію на суміжній смузі і може відкрити дверцята автомобіля в той час, коли поряд буде проїжджати інший транспортний засіб. Такого пасажира краще висаджувати на правому боці дороги до того, як самому паркуватися на лівому.

5.2. Пасажири, користуючись транспортним засобом, повинні:

а) сидіти або стояти (якщо це передбачено конструкцією транспортного засобу) в призначених для цього місцях, тримаючись за поручень або інше пристосування;

б) під час пересування на транспортному засобі, обладнаному ременями безпеки,

бути пристебнутими, а на мотоциклі і мопеді - в застебнутому мотошоломі;
в) не забруднювати проїзну частину та смугу відведення автомобільних доріг;
г) не створювати своїми діями загрози безпеці дорожнього руху.

5.3. Пасажирам забороняється:
а) під час руху відвертати увагу водія від керування транспортним засобом та заважати йому в цьому;
б) відчиняти двері транспортного засобу, не переконавшись, що він зупинився біля тротуару, посадкового майданчика, краю проїзної частини чи на узбіччі;
в) перешкоджати зачиненню дверей та використовувати для їзди підніжки і виступи транспортних засобів;
г) під час руху стояти в кузові вантажного автомобіля, сидіти на бортах або в не обладнаному для сидіння місці.

5.4. У разі дорожньо-транспортної пригоди пасажир причетного до пригоди транспортного засобу повинен подати можливу допомогу потерпілим, повідомити про пригоду орган чи підрозділ міліції і перебувати на місці до прибуття працівників міліції.

5.5. Пасажир під час користування транспортним засобом має право на:
а) безпечне перевезення себе і багажу;
б) відшкодування завданих збитків;
в) отримання своєчасної і точної інформації про умови і порядок руху.

Правилами передбачені не лише права, але й обов'язки пасажирів транспортних засобів. Проте жодної відповідальності за недотримання цих обов'язків законодавство не передбачає. Зрештою водій, і лише водій нестиме відповідальність за пасажирів свого транспортного засобу. Якщо пасажир не пристебнеться ременем безпеки, штрафом покарають водія.

## 6. ВИМОГИ ДО ВЕЛОСИПЕДИСТІВ





6.1. Рухатися по дорозі на велосипедах дозволяється особам, які досягли 14-річного віку.

6.2. Велосипедист має право керувати велосипедом, який обладнаний звуковим сигналом та світлоповертачами: спереду - білого кольору, по боках - оранжевого, позаду - червоного. Для руху в темну пору доби і в умовах недостатньої видимості на велосипеді повинен бути встановлений та увімкнений ліхтар (фара).

6.3. Велосипедисти, рухаючись групами, повинні їхати один за одним, щоб не заважати іншим учасникам дорожнього руху.

Колона велосипедистів, що рухається по проїзній частині, повинна бути розділена на групи (до 10 велосипедистів у групі) з дистанцією руху між групами 80-100 м.

6.4. Велосипедист може перевозити лише такі вантажі, які не заважають керувати велосипедом і не створюють перешкод іншим учасникам дорожнього руху.

6.5. Якщо велосипедна доріжка перетинає дорогу поза перехрестям, велосипедисти зобов'язані дати дорогу іншим транспортним засобам, що рухаються по дорозі.







6.6. Велосипедисту забороняється:
а) керувати велосипедом з несправним гальмом, звуковим сигналом, а в темну пору доби і в умовах недостатньої видимості - з вимкненим ліхтарем (фарою) чи без світлоповертачів;
б) рухатися по автомагістралях і дорогах для автомобілів, а також по проїзній частині, коли поряд облаштовано велосипедну доріжку;
в) рухатися по тротуарах і пішохідних доріжках (крім дітей до 7 років на дитячих велосипедах під наглядом дорослих);
г) під час руху триматися за інший транспортний засіб;
ґ) їздити, не тримаючись за руль, та знімати ноги з педалей (підніжок);
д) перевозити пасажирів на велосипеді (за винятком дітей до 7 років, які перевозяться на додатковому сидінні, обладнаному надійно закріпленими підніжками);
е) буксирувати велосипеди;
є) буксирувати причеп, не передбачений для експлуатації з велосипедом.

6.7. Велосипедисти повинні виконувати вимоги цих Правил, що стосуються водіїв або пішоходів і не суперечать вимогам цього розділу.

Велосипед є таким самим транспортним засобом, як і автомобіль, лише не механічним. Тому велосипедістів вважають повноправними учасниками дорожнього руху. Вони зобов'язані неухильно дотримуватись вимог не лише даного розділу, але й Правил в цілому. Найпоширеніші порушення велосипедів - це рух назустріч транспортним засобам і рух на велосипеді по пішохідному переходу. Між тим усі учасники дорожнього руху мають неухильно виконувати вимоги цих Правил.

Компактність велосипеду не гарантує йому належної безпеки, оскільки він знаходиться на проїзній частині та у будь-який час може зіткнутися з іншим транспортним засобом, що знаходиться у загальному потоці. Його стійкість під час руху на малих швидкостях досить мала і його водієві доводиться постійно маневрувати, щоб зберегти рівновагу.

Крім того, у велосипедистів існує дуже погана звичка - рухаючись проїзною частиною вони повертають голову через ліве плече, намагаючись побачити транспортний засіб, що наближається. При такому повороті голови кермо велосипеда автоматично вивертається уліво, зумовлюючи його виїзд на суміжну смугу руху. Подібні маневри вельми небезпечні для водіїв інших транспортних засобів. Тому, помітивши велосипедиста на дорозі, вони повинні вибрати максимальний інтервал для його випередження.

На велосипедистів поширюється така сама відповідальність, як і на водіїв інших транспортних засобів - адміністративна, цивільна та кримінальна. Перевага велосипедистів на дорозі полягає лише у тому, що за порушення вимог ПДР їх штрафують украй рідко. А це, у свою чергу, призводить до непередбачуваності поведінки окремих велосипедистів, що провокує небезпечні ситуації.



Водій транспортного засобу повинен враховувати, що не всі велосипедисти читали вимоги даного розділу Правил. Тому, при зустрічі з ними потрібно бути гранично обережним, знижуючи швидкість і витримуючи максимальний інтервал. Велосипедист завжди може створити аварійну ситуацію або опинитись під колесами автомобіля.

# 7. ВИМОГИ ДО ОСІБ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ГУЖОВИМ ТРАНСПОРТОМ, І ПОГОНИЧІВ ТВАРИН



7.1. Керувати гужовим транспортом та переганяти тварин по дорозі дозволяється особам, не молодшим 14-річного віку.

7.2. Гужовий віз (сани) повинен бути обладнаний світло повертачами: спереду білого кольору, ззаду - червоного

7.3. Для руху в темну пору доби та в умовах недостатньої видимості на гужовому транспорті необхідно увімкнути ліхтарі: спереду - білого кольору, ззаду червоного кольору, що встановлюються з лівого боку воза (саней).

7.4. У разі виїзду на дорогу з прилеглої території або з другорядної дороги в місцях з обмеженою оглядовістю водій воза (саней) повинен вести тварину за вуздечку, повід

7.5. Перевозити людей гужовим транспортом дозволяється за наявності умов, які б виключали можливість перебування пасажирів за бо ковими та заднім габаритами транспортного засобу.



7.6. Переганяти стадо тварин по дорозі дозволяється лише у світлу пору доби, при цьому залучається така кількість погоничів, щоб можна було направляти тварин якомога ближче до правого краю дороги і не створювати небезпеку та перешкод іншим учасникам дорожнього руху.

7.7. Особам, що керують гужовим транспортом, і погоничам тварин забороняється:
а) рухатися по автомобільних дорогах державного значення (за можливості рухатися автомобільними дорогами місцевого значення);
б) використовувати вози, не обладнані світлоповертачами, без ліхтарів у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості;
в) залишати на смузі відведення дороги тварин без нагляду та випасати їх;
г) вести тварин по дорогах з удосконаленим покриттям, якщо поруч є інші дороги;
г) переганяти тварин по дорогах у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості;
д) переганяти тварин через залізничні колії і дороги з удосконаленим покриттям поза спеціально відведеними місцями.

7.8. Особи, які керують гужовим транспортом, і погоничі тварин зобов'язані виконувати вимоги інших пунктів цих Правил, що стосуються водіїв і пішоходів і не суперечать вимогам цього розділу.

Водій транспортного засобу повинен враховувати, що не всі погоничі тварин і керуючі гужовим транспортом особи читали вимоги даного розділу Правил. Тому при зустрічі зі стадом або одиночними крупними тваринами потрібно бути гранично обережним, знижуючи швидкість аж до зупинки. Перелякана тварина може створити аварійну ситуацію або заподіяти збиток автомобілю. Наїзд на тварину вважається дорожньо-транспортною пригодою.

# 8. РЕГУЛЮВАННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

8.1. Регулювання дорожнього руху здійснюється за допомогою дорожніх знаків, дорожньої розмітки, дорожнього обладнання, світлофорів, а також регулювальниками.



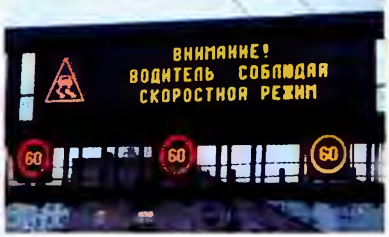
Між засобами організації дорожнього руху розставлені чіткі пріоритети. Їх дотримання є обов'язковою умовою забезпечення безпеки дорожнього руху. Найголовнішим на дорозі є регулювальник . Його команди необхідно виконувати незалежно від вимог дорожніх знаків, розмітки або сигналів світлофора. Якщо немає регулювальника, водій зобов'язаний виконувати команди світлофорів (крім жовтого) незалежно від наявності дорожніх знаків і розмітки. При непрацюючому світлофорі - водій керується вимогами дорожніх знаків і в першу чергу - тимчасових. Дорожня розмітка серед пріоритетів займає останнє місце.

8.2. Дорожні знаки мають перевагу перед дорожньою розміткою і можуть бути постійними, тимчасовими та із змінною інформацією.




Тимчасові дорожні знаки розміщуються на переносних пристроях, дорожньому обладнанні або закріплюються на щиті з фоном жовтого кольору і мають перевагу перед постійними дорожніми знаками.

Установка тимчасових знаків може бути обумовлена тимчасовими причинами, що впливають на зміну дорожньої обстановки - дорожні роботи, дорожньо-транспортні пригоди, погодні умови, проведення різних масових заходів і т.д. Тому тимчасовим дорожнім знакам віддається пріоритет над постійними знаками.




Під дорожніми знаками із змінною інформацією маються на увазі світлові табло, на яких відображаються різні дорожні знаки в залежності від дорожніх умов. Наприклад, при гарній погоді табло покаже допустиму швидкість руху - 130 км/год, при опадах - 90 км/год, при ожеледі - 60 км/год на одній і тій же ділянці дороги. У разі проведення дорожніх робіт табло може заборонити рух по будь-якій смузі або обмежити на ній рух будь-якої категорії транспортних засобів.

8.2-1. Дорожні знаки застосовуються відповідно до цих Правил і повинні відповідати вимогам національного стандарту.

Дорожні знаки повинні розміщуватися таким чином, щоб їх було добре видно учасникам дорожнього руху як у світлу, так і в темну пору доби. При цьому дорожні знаки не повинні бути закриті повністю або частково від учасників дорожнього руху будь-якими перешкодами.

Дорожні знаки повинні бути видимими на відстані не менш як 100 м за напрямком руху та розміщеними не вище 6 м над рівнем проїзної частини.

Дорожні знаки встановлюються обабіч дороги на тому її боці, що відповідає напрямку руху. Для поліпшення сприйняття дорожніх знаків вони можуть бути розміщені над проїзною частиною. Якщо дорога має більше ніж одну смугу для руху в одному напрямку, установлений обабіч дороги відповідного напрямку дорожній знак дублюється на розділювальній смузі, над проїзною частиною або на

протилежному боці дороги (у разі, коли для руху в зустрічному напрямку є не більш ніж дві смуги).

Дорожні знаки розміщуються таким чином, щоб інформацію, яку вон передають, могли сприймати саме ті учасники руху, для яких вона призначена.



Досить часто причиною порушення вимо дорожніх знаків є не безладність водіїв, а халатніст дорожніх служб, які відповідають за установку ци знаків. Знаки іноді розташовуються як попало, і д попало: за гілками дерев, на тлі рекламних щитів і т.д Багато дорожніх знаків взагалі не мают світлоповертаючих властивостей, тому не помітн водіям, для яких вони призначені.

Всі норми та вимоги до дорожніх знаків містятьс в міжнародній Конвенції про дорожні знаки і сигнал та державному стандарті ДСТУ 4100-2002 "Знак дорожні. Загальні технічні умови. Правил застосування". Частина вимог відображена також у цьому пункті Правил, однак ц вимоги є далеко не вичерпними.

Конвенція про дорожні знаки і сигнали пред'являє загальні вимоги до даног виду технічних засобів організації дорожнього руху:

- знаки встановлюються таким чином, щоб їх легко та своєчасно могл розпізнати водії, для яких вони призначені. Зазвичай їх встановлюють на бо дороги, що відповідає напрямку руху; однак вони можуть бути розміщені аб повторені над проїзною частиною дороги. Будь-який знак, встановлений на бо дороги, що відповідає напрямку руху, повинен бути повторений над проїзно




частиною або на протилежному боці дороги, якщ умови місцини не дозволяють водієві вчасно помітит цей знак.

- заборонено розміщувати на знаку, на його опор або на будь-якому іншому пристосуванні призначеному для регулювання руху, що-небудь, що н має відношення до цього сигнального знака аб пристосування;

- заборонено поміщати плакати, афіші, вироблят розмітку і встановлювати пристосування, які аб можуть бути сприйняті за сигнальні знаки чи інш пристосування для регулювання руху, або можут зменшувати їхню видимість чи ефективність, аб засліплювати користувачів дороги, або відволікат їхню увагу, створюючи тим самим небезпеку дл дорожнього руху.




Це далеко не повний перелік вимог до дорожні знаків. До того ж, для кожного знака, або можливої і комбінації, стандартом та цими Правилами передбачені окремі вимоги. Саме тому, перш ніж погоджуватися із порушенням вимог дорожнього знаку, водієві разом з інспектором ДАІ необхідно уважно проаналізувати його стан. Цілком можливо, що сам знак не відповідає чинним нормам і стандартам та послужив причиною вчиненого правопорушення. У цьому випадку провина покладається на служби, що відповідають за установку технічних засобів організації дорожнього руху.



Контроль за дотриманням норм і стандартів в питанні забезпечення безпеки дорожнього руху, виконанням власниками автодоріг вимог безпеки дорожнього руху здійснює Державтоінспекція. Це визначено "Положенням про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ", затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 14.04.1997 р. № 341.

*За порушення вимог дорожніх знаків законодавством передбачена відповідальність для водіїв транспортних засобів у вигляді штрафу від 250 до 340 грн. Якщо при цьому виникла аварійна ситуація - штраф збільшується від 680 до 850 грн. або водія можуть позбавити права керування транспортними засобами на строк від 6 до12 місяців (ст. 122 КУпАП).*



Звинуватити водія у створенні аварійної обстановки при порушенні вимог дорожніх знаків інспектор ДАІ не може просто так, за своїм бажанням. Ознакою створення аварійної ситуації є наявність факту примусу інших учасників дорожнього руху до різкої зміни швидкості, напрямку руху або вчинення інших дій щодо забезпечення особистої безпеки або безпеки інших громадян.

Ці дії мають підтверджуватися фактичними даними, а саме: поясненнями особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, потерпілого, свідків, показань технічних приладів та засобів фото - і відеоспостереження, іншими документами (ст. 122 КУпАП). Без наявності належних доказів звинуватити водія у створенні аварійної обстановки інспектор ДАІ не може.

8.3. Сигнали регулювальника мають перевагу перед сигналами світлофорів та вимогами дорожніх знаків і є обов'язковими для виконання.

Сигнали світлофорів, крім жовтого миготливого, мають перевагу перед дорожніми знаками пріоритету.

Водії та пішоходи повинні виконувати додаткові вимоги регулювальника, навіть якщо вони суперечать сигналам світлофорів, вимогам дорожніх знаків і розмітки.



Регулювальник, безпосередньо контролюючий дорожній рух, може швидко відреагувати на будь-яку дорожню ситуацію. Тому він має перевагу перед світлофорами та дорожніми знаками. Йому надано право відступати від вимог цих Правил для оперативного реагування на ситуацію, що може спровокувати ускладнення дорожньо-транспортної ситуації. Тому водії зобов'язані виконувати усі вимоги регулювальника, навіть якщо вони суперечать сигналам світлофора, вимогам дорожніх знаків або дорожньої розмітки. Прикладом такої ситуації є зупинка регулювальником транспортного засобу в місці, де зупинка заборонена.



Сигналами регулювальника є положення його корпусу та жести руками, у тому числі із жезлом. Положення корпусу регулювальника мають значення сигналів, що визначають черговість проїзду перехрестя, у випадку, коли він знаходиться у центрі перехрестя та здійснює регулювання черговості його проїзду. Якщо регулювальник знаходиться на




роздільній смузі або в іншому місці, де його добр видно водіям, він може подавати сигнали зупинки показувати водієві про необхідність зайнятт відповідної смуги руху і так далі, але положення йог корпусу при цьому не буде мати значення.

Для кращого сприйняття водіями жестів, особлив у темний час доби, регулювальник може бути у білю нарукавниках або із білими крагами. Також він може використовувати жезл із внутрішнім світлом Регулювальники можуть користуватися міліцейським свистком у якості допоміжного засобу. Свисток не є засобом регулювання і служит для привернення уваги учасників руху.

8.4. Дорожні знаки (додаток 1) поділяються на групи:

а) попереджувальні знаки. Інформують водіїв про наближення до небезпечно ділянки дороги і характер небезпеки. Під час руху по цій ділянці необхідно вжити заходів для безпечного проїзду;

б) знаки пріоритету. Встановлюють черговість проїзду перехресть, перехрещень проїзних частин або вузьких ділянок дороги;

в) заборонні знаки. Запроваджують або скасовують певні обмеження в русі;

г) наказові знаки. Показують обов'язкові напрямки руху або дозволяють деяким категоріям учасників рух по проїзній частині чи окремих її ділянках, а також запроваджують або скасовують деякі обмеження;

ґ) інформаційно-вказівні знаки. Запроваджують або скасовують певний режим руху, а також інформують учасників дорожнього руху про розташування населених пунктів, різних об'єктів, територій, де діють спеціальні правила;

д) знаки сервісу. Інформують учасників дорожнього руху про розташування об'єктів обслуговування;

е) таблички до дорожніх знаків. Уточнюють або обмежують дію знаків, разом з якими вони встановлені.

**Дорожні знаки**




Попереджувальні знаки | Знаки пріоритету | Заборонні знаки | Наказові знаки | Інформаційно-вказівні знаки | Знаки сервісу | Таблички дорожніх знаків

З метою забезпечення безпеки дорожнього руху в усіх країнах світу використовують однакові дорожні знаки, щоб будь-який пішохід чи водій, звідки б він не приїхав, міг вільно в них орієнтуватися. Якщо порівняти правила дорожнього руху із книгою, то дорожні знаки - це букви, за якими цю "дорожню книгу" читають у будь-якій країні світу. Дорожні знаки допомагають організовувати рух транспортних засобів, вони полегшують роботу водіїв і допомагають їм орієнтуватися в складній обстановці на дорогах.




Державний стандарт ДСТУ 4100-2002 "Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування" пред'являє конкретні вимоги до встановлення та застосування кожної групи дорожніх знаків або їх комбінації. Наприклад, досить часто на




дорогах можна побачити знаки обмеження швидкості 3.29 разом із табличкою 7.2.1, що вказує протяжність дії такого знака.

Багато водіїв виконує вимоги знаку до найближчого перехрестя, а за ним починає збільшувати швидкість руху. Їх тут же зупиняють співробітники ДАІ, звинувачують у недотриманні вимог дорожнього знаку та перевищенні швидкості, аргументуючи звинувачення тим, що вимоги знаку необхідно було виконувати протягом усієї відстані, зазначеної на табличці під знаком.

Подібні звинувачення є необгрунтованими, оскільки подібна комбінація дорожніх знаків взагалі не передбачена державними стандартами. Таблички до дорожніх знаків 7.2.1 дійсно застосовується із деякими забороннними знаками, але це не стосується дорожнього знаку 3.29 "Обмеження максимальної швидкості". До того ж табличка може лише обмежувати зону дії знаку, але ніяк не збільшувати. Це чітко прописано не тільки в діючому стандарті, але й в описі таблички, що міститься в цих Правилах.

Дія державного стандарту ДСТУ 4100-2002 поширюється на всі дорожні знаки, призначені для інформування учасників дорожнього руху щодо умов і режимів руху на дорогах і вулицях. Його вимоги є обов'язковими. Основні з них приписують:

- не дозволяється закриття дорожніх знаків будь-якими предметами;
- зображення знаків, на які треба звернути увагу водіїв, можна розміщувати на щитах з жовтим світлоповертаючим фоном;
- знаки із світлоповертальною поверхнею мають застосовуватись на ділянках доріг без стаціонарного освітлення, знаки із внутрішнім освітленням - на ділянках доріг із стаціонарним освітленням, увімкненим на весь темний час доби. Знаки із світлоповертальною поверхнею допускається застосовувати на ділянках доріг із стаціонарним освітленням, якщо буде забезпечена їх видимість із відстані не менше 100 метрів, як у світлий, так і в темний час доби;
- в одному поперечному перетині дозволяється встановлення не більше 3-х знаків (крім табличок до дорожніх знаків);
- на дорозі, яка має дві та більше смуг для руху в одному напрямку, знак повинен дублюватися;
- відстань від краю проїзної частини до знака має становити не більше 2-х метрів;
- висота встановлення знака від поверхні дороги поза населених пунктів - від 1,5 до 2,2 метрів;
- висота встановлення знака від поверхні дороги у населених пунктах - від 2 до 4 метрів, якщо знаки встановлені збоку дороги, і не більше 6 метрів - у разі розміщення знаків над проїзною частиною дороги;
- відстань між знаками, розміщеними на одній опорі, повинна знаходитися в межах від 5 до 20 сантиметрів.
- якщо на одній опорі знаходиться декілька дорожніх знаків, порядок їх розташування має бути наступним (зверху вниз , або зліва направо):

**Черговість розташування дорожніх знаків на одній опорі**



1. Знаки пріоритету



2. Попереджувальні знаки



3. Наказові знаки



4. Заборонні знаки



5. Інформаційно-вказівні знаки



6. Знаки сервісу

8.5. Дорожня розмітка (додаток 2) поділяється на горизонтальну та вертикальну використовується окремо або разом з дорожніми знаками, вимоги яких во підкреслює або уточнює.

8.5.1. Горизонтальна дорожня розмітка встановлює певний режим і порядок ру Наноситься на проїзній частині або по верху бордюру у вигляді ліній, стріло написів, символів тощо фарбою чи іншими матеріалами відповідного кольор згідно з пунктом 1 розділу 34 цих Правил.

8.5.2. Вертикальна розмітка у вигляді смуг білого і чорного кольору на дорожн спорудах та елементах обладнання доріг призначена для зорового орієнтування.

*За порушення вимог дорожньої розмітки законодавством передбачен відповідальність для водіїв транспортних засобів у вигляді штрафу від 250 до 340 гр Якщо при цьому виникла аварійна ситуація, штраф збільшується від 680 до 850 грн. аб водія можуть позбавити права керування транспортними засобами на строк від 6 до місяців (ст.122 КУпАП).*

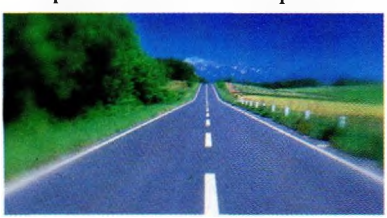




Дорожня розмітка призначена для доведенн певної інформації до учасників дорожнього руху. Вон є засобом візуального орієнтування водіїв застосовується як самостійно, так і в поєднанні іншими засобами регулювання дорожнього руху, метою підвищення безпеки, збільшення швидкост руху транспортних засобів і пропускної можливост доріг. Розмітки на дорозі встановлює певні режими т порядок руху транспортних засобів і пішоходів.

Найважливішими характеристиками дорожньо розмітки є параметри, що визначають її видимість. У світлий час доби ця видимість визначається і розмірами, контрастом кольору та яскравост (коефіцієнт яскравості) розмітки та дорожньог покриття, на яке вона нанесена. У темний час доби - і світлоповертальними властивостями. Будь-як дорожня розмітка повинна відповідати вимогам Конвенції про дорожні знаки і сигнали (Женева, 196 р.), Протоколу про розмітку доріг (1973 р.) д Європейського договору, який доповнює Конвенцію відповідає вимогам європейських норм, а також державним стандартам. Таким стандартом є ДСТУ 2587-94 "Розмітка дорожня Технічні вимоги. Методи контролю. Правила застосування". Ось деякі вимоги до розмітки:

- на дорогах державного значення горизонтальна розмітка має бути світлоповертальна, а на інших переважно світлоповертальна;
- для збільшення відстані видимості горизонтальної розмітки в темну пору доби. на ділянках доріг, що не мають стаціонарного електричного освітлення, до розміткових матеріалів потрібно додавати світлоповертальні домішки (скляні мікрокульки) або придавати поверхні елементів розмітки грубошорстку форму. Поверхня "кнопок" повинна бути світлоповертальною.



- при максимально допустимій швидкості 90 км/год видимість розмітки повинна бути не менше 100 метрів уночі та 135 метрів удень. Відстань видимості визначається з висоти 1,2 метра (рівень очей водія) над

рівнем проїзної частини із автомобіля, що стоїть на сухій поверхні, при метеорологічній відстані видимості не менше 1000 метрів;

- на ділянках доріг, де дорожня розмітка важко помітна: сніг, бруд тощо, або не може бути відновлена, мають бути встановлені відповідні за значенням дорожні знаки.




В Україні застосовується кілька кольорів для нанесення дорожньої розмітки. Лінії горизонтальної розмітки мають білий колір. Синій колір має лінія розмітки 1.1, якою позначаються місця для паркування, що розташовуються на проїзній частині. Жовтий колір мають лінії, якими позначаються межі смуги для руху маршрутних транспортних засобів. Червоно-білим кольором позначаються особливо небезпечні пішохідні переходи та місця, де велосипедна доріжка перетинає проїзну частину. Помаранчевий колір мають лінії тимчасової розмітки.

Вертикальна розмітка переважно має чорно-білий колір. Червоно-білий колір мають смуги на дорожніх щитах, що позначають наявність перешкоди на дорозі або початкові або кінцеві елементи дорожніх огороджень. Жовтий колір має лінія біля краю проїзної частини або на бордюрах в місцях, де заборонена зупинка або стоянка транспортних засобів.



8.6. Дорожнє обладнання застосовується як допоміжний засіб регулювання дорожнього руху.

До нього належать:

а) огородження і світлове сигнальне обладнання в місцях будівництва, реконструкції та ремонту доріг;

б) попереджувальні світлові круглі тумби, що встановлюються на розділювальних смугах або острівцях безпеки;

в) напрямні стовпчики, що призначені для забезпечення видимості зовнішнього краю узбіч і небезпечних перешкод в умовах недостатньої видимості. Позначаються вертикальною розміткою і повинні бути обладнані світлоповертачами: праворуч - червоного кольору, ліворуч - білого;

г) опуклі дзеркала для розширення оглядовості водіям транспортних засобів, які проїжджають перехрестя чи інше небезпечне місце з недостатньою оглядовістю;

ґ) дорожні огородження на мостах, шляхопроводах, естакадах, насипах та інших небезпечних ділянках доріг;

д) пішохідні огородження в небезпечних для переходу проїзної частини місцях;

е) вставки розмічувальні дорожні для поліпшення зорового орієнтування водіїв на проїзній частині;

є) пристрої примусового зниження швидкості транспортних засобів;

ж) шумові смуги для підвищення уваги учасників дорожнього руху на небезпечних ділянках доріг.

## Дорожнє обладнання



Огородження в місцях ремонту



Тумби



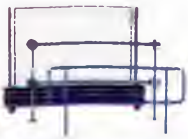
Напрямні стовпчики



Дзеркала



Огородження на небезпечних ділянках дороги



Пішохідні огородження



Розмічальні вставки



Пристрої примусового зниження швидкості





Шумові смуги

Із переліченого у цьому пункті Правил дорожнього обладнання найбільш проблеми водіям транспортних засобів створюють пристрої примусового зниження швидкості, звані у просторіччі "лежачими поліцейськими", які встановлюють до завгодно, як завгодно і хто завгодно. Принцип їх дії полягає в тому, що при перетин такого бугра на високій швидкості відбувається струс підвіски автомобіля. Такі струси призводять до поступового виходу із ладу різних вузлів транспортного засобу: стійок кульових шарнірів, ступних підшипників, наконечників рульових тяг та інших. Щоб не наближати час найближчого ремонту, водії змушені дотримуватися встановлено перед горбами швидкості.

Правила облаштування "лежачих поліцейських" обумовлені державним стандартом ДСТУ № 4123-2006 "Пристрій примусового зниження швидкості дорожньо-транспортної техніки на вулицях і дорогах. Загальні вимоги". Допустимі місця їх встановлення - в районі розташування дитячих та навчальних закладів, в зонах масового відпочинку, перед нерегульованими пішохідними переходами, розташованими поза межами перехресть, в місцях інтенсивного руху транспортних засобів в житлових зонах та прилеглих територіях.



1.11 "Пагорб"

Перед такими пристроями встановлюється попереджувальний дорожній знак "Пагорб" і заборонний знак, що обмежує швидкість руху - 10, 20 або 30 км/годину, залежно від типу пагорба. Усього існує три типи примусових пристроїв, які відрізняються висотою - 50, 70 і 80 мм.

Крім того, стандартом передбачена послідовна установка групи "лежачих поліцейських". Такий варіант передбачений для ділянок дороги, де зниження швидкості необхідно забезпечити на ділянці протяжністю понад 100 метрів. Горби розташовуються на відстані 10-30 метрів один від одного.



Матеріал для виготовлення пристроїв примусового зниження швидкості повинен володіти пружністю. Допускається їх виготовлення із бруківки, бетону та асфальту. Кожен елемент повинен мати маркування із зазначенням виробника та розмірів. Поверхня пристрою має бути жовтого кольору, або жовто-чорного кольору із сумарною площею жовтого кольору не менше 30% від загальної площі поверхні конструкції. Цими Правилами передбачена ще й спеціальна дорожня розмітка, яка попереджає про наближення до горбів.

8.7. Світлофори (додаток 3) призначені для регулювання руху транспортних засобів і пішоходів, мають світлові сигнали зеленого, жовтого, червоного і біло-місячного кольорів, які розташовані вертикально чи горизонтально. Сигнали світлофора можуть бути з нанесеною суцільною чи контурною стрілкою (стрілками), із силуетом пішохода, Х-подібні.

На рівні червоного сигналу світлофора із вертикальним розташуванням сигналів може встановлюватися табличка білого кольору із нанесеною на ній стрілкою зеленого кольору.

## Види світлофорів



З вертикальним розташуванням сигналів



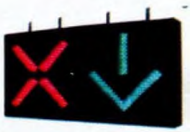
З горизонтальним розташуванням сигналів



Пішохідний світлофор



Для регулювання руху у визначених напрямках



Реверсивний



Додатковий світлофор для доріг з реверсивним рухом



Для регулювання руху трамваїв



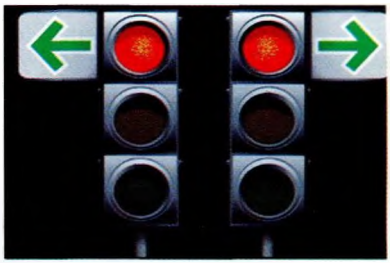
Для регулювання руху через залізничні переїзди



Для позначення нерегульованих перехресть і пішохідних переходів



Для регулювання руху на території підприємств і в місцях звуження проїзної частини



Біла табличка із зеленою стрілкою встановлюється для розвантаження транспортних потоків при інтенсивному русі на перехрестях в населених пунктах. Наявність такої таблички говорить про те, що водіям транспортних засобів дозволено рух у напрямку, вказаному стрілкою, за будь-якого сигналу світлофора. Однак, повертаючи в напрямку стрілки, водії мають дати дорогу іншим учасникам дорожнього руху. Поворот дозволяється виключно із крайнього правого (лівого) ряду.

Наявність таблички на світлофорі не зобов'язує водія продовжувати рух і поступатися дорогою транспортним засобам, якщо він рухається прямо, а транспортні засоби, що рухаються за ним, повертають в напрямку стрілки.

8.7.1. У світлофорах з вертикальним розташуванням сигналів сигнал червоного кольору - зверху, зеленого - знизу, а з горизонтальним: червоного - ліворуч, зеленого - праворуч.

8.7.2. Світлофори з вертикальним розташуванням сигналів можуть мати одну або дві додаткові секції з сигналами у вигляді зеленої стрілки (стрілок), що розташовуються на рівні сигналу зеленого кольору.

Світлофори з додатковими секціями встановлюються на перехрестях або площах

зі складними умовами руху. Додаткові секції із стрілками розташовуються на рівні зеленого сигналу і можуть включатися як із зеленим сигналом основного світлофора, так і з червоним.

Якщо основний сигнал світлофора забороняє рух транспортних засобів, а сигнал додаткової секції - дозволяє, водій зобов'язаний продовжувати рух у напрямку стрілки, щоб дати дорогу транспортним засобам, які рухаються за ним і намагаються здійснити поворот у напрямку стрілки.

8.7.3. Сигнали світлофора мають такі значення:

а) зелений дозволяє рух;

Зелений сигнал світлофора дозволяє рух всіх транспортних засобів у всіх напрямках, якщо вони не заборонені дорожніми знаками та (або) дорожньою розміткою.

б) зелений у вигляді стрілки (стрілок) на чорному фоні дозволяє рух у зазначеному напрямку (напрямках). Таке саме значення має сигнал у вигляді зеленої стрілки (стрілок) у додатковій секції світлофора.

Сигнал у вигляді стрілки, що дозволяє поворот ліворуч, дозволяє й розворот, якщо він не заборонений дорожніми знаками.

Сигнал у вигляді зеленої стрілки (стрілок) у додатковій (додаткових) секції, увімкнений разом із зеленим сигналом світлофора, інформує водія про те, що він має перевагу в зазначеному стрілкою (стрілками) напрямку (напрямках) руху перед транспортними засобами, що рухаються з інших напрямків;



В напрямку зеленої стрілки в додатковій секції світлофора, що працює разом із зеленим сигналом основного світлофора, дозволено рух без зупинок, оскільки для інших учасників дорожнього руху в цей момент працює червоний сигнал світлофора. У такій ситуації водії, що рухаються у напрямку стрілки в додатковій секції, мають перевагу перед іншими учасниками дорожнього руху.

Якщо на основному світлофорі працює заборонний рух сигнал, водій, що рухається в напрямку стрілки, повинен дати дорогу учасникам дорожнього руху, що рухаються з інших напрямків.

в) зелений миготливий дозволяє рух, але інформує про те, що незабаром буде ввімкнено сигнал, який забороняє рух.

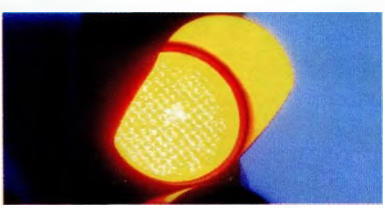
Для інформування водіїв про час (у секундах), що залишився до кінця горіння сигналу зеленого кольору, можуть застосовуватися цифрові табло;



Миготливий зелений сигнал світлофора працює, як правило, 3-4 секунди і не забороняє рух транспортних засобів. Проте, побачивши такий сигнал, водієві краще зупинитися перед перехрестям, інакше він ризикує опинитися на ньому під час ввімкнення жовтого світла, що забороняє рух транспортних засобів.

г) чорна контурна стрілка (стрілки), нанесена на основний зелений сигнал, інформує водіїв про наявність додаткової секції світлофора і вказує інші дозволені напрямки руху ніж сигнал додаткової секції;

г) жовтий забороняє рух і попереджає про наступну зміну сигналів;



Жовтий сигнал світлофора забороняє рух транспортних засобів через перехрестя, однак, як виняток, згідно із пунктом 8.11 цих Правил, якщо водій не може зупинити транспортний засіб без застосування екстреного гальмування, йому дозволяється завершити проїзд перехрестя на жовтий сигнал світлофора із дотриманням заходів безпеки.

Водій має бути готовим до того, що в момент включення жовтого світла на дорогу може вийти пішохід або на дорозі, що перетинається, з'явиться транспортний засіб водія-порушника, що поспішає.

д) жовтий миготливий сигнал або два жовтих миготливих сигнали дозволяють рух і інформують про наявність небезпечного нерегульованого перехрестя або пішохідного переходу;



Світлофори, як правило, працюють в режимі миготливого жовтого світла вночі, коли інтенсивність руху транспортних засобів мінімальна. Однак, саме в такій ситуації на перехрестях досить часто відбуваються зіткнення транспортних засобів. Несумлінні водії часто розраховують на відсутність учасників дорожнього руху на дорозі, що перетинається, а якщо і зважають на можливість появи інших транспортних засобів, то стежать за перешкодою справа, і зовсім не стежать за знаками пріоритету, які можуть дати перевагу в русі транспортному засобу, що наближається до перехрестя зліва.

е) червоний сигнал, у тому числі миготливий, або два червоних миготливих сигнали забороняють рух.

Сигнал у вигляді зеленої стрілки (стрілок) у додатковій (додаткових) секції разом з жовтим або червоним сигналом світлофора інформує водія про те, що рух дозволяється у вказаному напрямку за умови безперешкодного пропуску транспортних засобів, які рухаються з інших напрямків.

Стрілка зеленого кольору на табличці, встановленій на рівні червоного сигналу світлофора з вертикальним розташуванням сигналів, дозволяє рух у зазначеному напрямку при ввімкненому червоному сигналі світлофора з крайньої правої смуги руху (або крайньої лівої смуги руху на дорогах з одностороннім рухом) за умови надання переваги в русі іншим його учасникам, які рухаються з інших напрямків на сигнал світлофора, що дозволяє рух;

є) поєднання червоного і жовтого сигналів забороняє рух і інформує про наступне вмикання зеленого сигналу;

ж) чорні контурні стрілки на червоному і жовтому сигналах не змінюють значення цих сигналів та інформують про дозволені напрямки руху при зеленому сигналі;

з) вимкнений сигнал додаткової секції забороняє рух у напрямку, вказаному її стрілкою (стрілками).

Одним із найбільш важких маневрів в умовах міського руху є проїзд перехресть. Менше клопоту завдає водієві проїзд регульованих перехресть, однак при проїзді таких перехресть водій має уважно стежити за сигналами світлофорів та діяти відповідно їх указівок. Світлофор вносить суворий порядок при перетині перехрестя. Він тут господар і скасовує такі поняття, як "головна" та "другорядна" дороги, відповідно й дії знаків пріоритету.

Світлофор представляє собою повністю автоматичний, запрограмований світловий прилад, що перемикає сигнали через встановлений проміжок часу, незалежно від ситуації, що склалася на перехресті. Як і всі інші технічні засоби організації дорожнього руху, світлофори повинні відповідати вимогам державного стандарту. Таким є ДСТУ 4092-2002 "Світлофори дорожні . Загальні технічні вимоги, правила застосування та вимоги безпеки". Наприклад, стандартом обумовлено, що світлофори із діаметром лінзи 300 мм повинні застосовуватися на магістральних дорогах і площах, на дорогах із максимально допустимою швидкістю руху понад 60 км/год, в умовах недостатньої видимості.

Основна проблема для водіїв полягає у труднощах розрізнення сигналів світлофора в яскраву сонячну погоду. Потрібно розуміти, що сонячне світло яскравіше у декілька разів навіть фотоспалаху! Зараз у Європі розпочали ставити LED - світлофори, ліхтар складається із безлічі діодів, які видають світло під усіма

можливими кутами до світлоприймача (ока людини) та знижують затемнення світлофора променями сонця. Це набагато краще, але якщо немає такого світлофора, то вся відповідальність лягає на водія, який завжди повинен оцінювати ситуацію. При під'їзді до перехрестя, на якому незрозуміла ситуація із пріоритетом руху транспортних засобів, водій має вважати себе тим, хто рухається другорядною дорогою.

*Проїзд на заборонний сигнал світлофора є серйозним правопорушенням. Водія можуть піддати штрафу від 425 до 510 грн. Якщо при цьому виникне аварійна ситуація, винуватця можуть позбавити права керування транспортними засобами на строк від 6 до 12 місяців (ст. 122 КУпАП).*

8.7.4. Для регулювання руху транспортних засобів на вулицях, дорогах або по смугах проїзної частини, напрямок руху на яких може змінюватися на протилежний, застосовуються реверсивні світлофори з червоним Х-подібним сигналом і зеленим сигналом у вигляді стрілки, спрямованої вниз. Ці сигнали забороняють або дозволяють рух по смузі, над якою вони розташовані.

Основні сигнали реверсивного світлофора можуть бути доповнені жовтим сигналом у вигляді стрілки, нахиленої по діагоналі вниз праворуч, увімкнення якого забороняє рух по смузі, позначеній з обох боків дорожньою розміткою 1.9, і інформує про зміну сигналу реверсивного світлофора та необхідність перестроювання на смугу руху праворуч.

При вимкнених сигналах реверсивного світлофора, що розташований над смугою, позначеною з обох боків дорожньою розміткою 1.9, в'їзд на цю смугу заборонено.



Навантаження на дороги у великих містах і навколо них часто змінюється протягом доби. Уранці великий потік транспортних засобів направляється до міста, і тільки невеликий потік - із міста. У другій половині дня - навпаки. Зона із реверсивним регулюванням - це зона, яка влаштовується для здійснення руху в обох напрямках залежно від того, у якому напрямку переважає транспортний потік. У певний час зона відкрита для руху тільки в одному напрямку, наприклад, до міста - вранці, із міста - у другій половині дня.

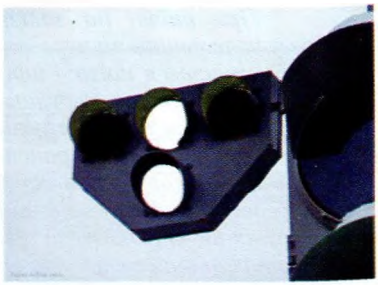
Смуга для реверсивного руху виділяється спеціальною розміткою - подвійною переривчастою лінією. Напрямок регулюється спеціальним реверсивним світлофором. Такий світлофор встановлюється над кожною реверсивної смугою. Якщо горить стрілка зеленого кольору, то на цю смугу можна в'їжджати, а якщо червоний хрест, то смуга закрита для руху. Якщо реверсивний світлофор взагалі вимкнений, то рух по цих смугах також заборонено.

Правилами дорожнього руху не заборонено в'їжджати безпосередньо під реверсивний світлофор, не змінюючи смуги руху. У разі якщо водій механічного транспортного засобу змінює смугу руху або виїжджає на дорогу із реверсивною смугою із другорядної дороги, зробити це він може тільки після проїзду реверсивного світлофора із увімкненим зеленим сигналом.

8.7.5. Для регулювання руху трамваїв можуть застосовуватися світлофори з чотирма сигналами біло-місячного кольору, розташованими у вигляді літери "Т".

Рух дозволяється лише в разі ввімкнення одночасно нижнього сигналу і одного або кількох верхніх, з яких лівий дозволяє рух ліворуч, середній - прямо, правий - праворуч. Якщо ввімкнено лише три верхні сигнали - рух заборонено.

У разі вимкнення чи несправності трамвайних світлофорів водії трамваїв повинні керуватися вимогами світлофорів із світловими сигналами червоного, жовтого і зеленого кольорів.





Трамвайні світлофори зазвичай встановлюються у місцях перетину трамвайних колій із проїзними частинами, призначеними для руху нерейкових транспортних засобів. Таким чином забезпечується безперешкодний роз'їзд трамваїв з іншими транспортними засобами.

Такі світлофори також можуть встановлюватися перед ділянками доріг із обмеженою видимістю, перед затяжними підйомами, спусками, на в'їзді/виїзді із трамвайних депо, а також перед трамвайними стрілками та сплетіннями шляхів. У цьому випадку призначення трамвайних світлофорів полягає в тому, щоб сигналізувати водіям трамваїв про зайнятість наступної за світлофором частини трамвайної колії.

Зазвичай трамвайні світлофори встановлюються, в основному, або праворуч від трамвайної колії, або по центру над ним вище контактного проводу. Дія трамвайних світлофорів поширюється тільки на трамваї. Світлофори такого типу працюють в автоматичному режимі. За відсутності трамвайних світлофорів водії трамваїв керуються сигналами звичайних транспортних світлофорів.

8.7.6. Для регулювання руху на залізничних переїздах використовуються світлофори з двома червоними сигналами або одним біло-місячним і двома червоними, які мають такі значення:

а) миготливі червоні сигнали забороняють рух транспортних засобів через переїзд;

б) миготливий біло-місячний сигнал показує, що сигналізація справна і не забороняє руху транспортних засобів.

На залізничних переїздах одночасно із заборонним сигналом світлофора може бути ввімкнено звуковий сигнал, який додатково інформує учасників дорожнього руху про заборону руху через переїзд.



З точки зору безпеки руху залізничні переїзди представляють собою місця особливо-підвищеної небезпеки. Дорожньо-транспортні пригоди, що виникають на переїздах, незважаючи на їх відносно-невелику кількість, мають, як правило, дуже тяжкі наслідки. Гальмовий шлях поїзда набагато довший гальмового шляху будь-якого нерейкового транспортного засобу. Досить сказати, що для зупинки поїзда, який прямує зі швидкістю 60 - 70 км/год, необхідна відстань у 600-700 метрів. Враховуючи це, водій повинен переїжджати залізничні колії тільки у встановлених місцях, виявляючи підвищену увагу, обережність і обачність, неухильно виконуючи вимоги засобів регулювання руху на залізничних переїздах.

Миготливий червоний сигнал світлофора інформує водія про швидке наближення поїзда, тому й забороняє проїзд через залізничний переїзд. Інколи використовуються світлофори, у яких крім двох червоних сигналів є ще й біло-місячний, який інформує про справність червоних сигналів. Якщо біло-місячний сигнал горить, а червоні сигнали вимкнені, то рух через залізничний переїзд дозволяється із дотриманням заходів безпеки.

*За порушення загальних правил проїзду залізничних переїздів законодавством передбачені досить жорсткі санкції - штраф від 340 до 425 грн.*

*При виїзді на залізничний переїзд на заборонний сигнал світлофора, жест регулювальника чи чергового по переїзду, при закритому шлагбаумі або коли до переїзду наближається поїзд - штраф складе від 850 до 1190 грн. Порушника можуть також позбавити права керування транспортними засобами на строк від 6 до 12 місяців, застосувати до нього адміністративний арешт на 10 діб або поставити питання про оплатне вилучення транспортного засобу.*

*Якщо порушення допущено водієм транспортного засобу під час надання послуг з перевезення пасажирів чи небезпечного вантажу, порушника можуть позбавити права керування строком на 1-3 роки, піддати адміністративному арешту до 15 діб або поставити питання про оплатне вилучення транспортного засобу ( ст. 123 КУпАП).*

8.7.7. Якщо сигнал світлофора має вигляд силуету пішохода, його дія поширюється лише на пішоходів, при цьому зелений сигнал дозволяє рух, червоний - забороняє.

Для сліпих пішоходів може бути ввімкнено звуковий сигнал, який дозволяє рух пішоходів.



Пішохідні світлофори регулюють рух пішоходів через пішохідний перехід. Як правило, в них є лише два сигнали - дозволяючий та заборонний. Зазвичай для цього використовують відповідно зелене і червоне світло. Самі сигнали мають різну форму. Найчастіше використовують сигнали у вигляді силуету людини: червоний - стоїть, зелений - крокує. У США червоний сигнал часто виконують у вигляді силуету із піднятою долонею (жест "стоп"). Іноді використовують написи "стійте" та "йдіть" (у англійській мові "stop" і "walk", у інших мовах - аналогічно).

На жвавих магістралях встановлюють, як правило, світлофори, що перемикаються автоматично. Але часто застосовується і варіант, коли світлофор перемикається після натискання спеціальної кнопки та дозволяє перехід протягом певного часу після цього. Сучасні світлофори для пішоходів додатково обладнають також звуковими сигналами, призначеними для сліпих пішоходів, а іноді й табло зворотного відліку часу. За відсутності пішохідного світлофора пішоходи керуються сигналами транспортного світлофора.

8.8. Сигнали регулювальника. Сигналами регулювальника є положення його корпуса, а також жести руками, в тому числі з жезлом або диском з червоним світлоповертачем, які мають такі значення:

а) руки витягнуті в сторони, опущені або права рука зігнута перед грудьми:

з лівого і правого боків - дозволено рух трамвая прямо, нерейковим транспортним засобам - прямо і праворуч; пішоходам дозволено переходити проїзну частину за спиною та перед грудьми регулювальника;

з боку грудей і спини - рух усіх транспортних засобів і пішоходів заборонено;

б) права рука витягнута вперед:

з лівого боку - дозволено рух трамвая ліворуч, нерейковим транспортним засобам - у всіх напрямках; пішоходам дозволено переходити проїзну частину за спиною регулювальника;

з боку грудей - усім транспортним засобам дозволено рух лише праворуч;

з правого боку та спини - рух усіх транспортних засобів заборонено; пішоходам дозволено переходити проїзну частину за спиною регулювальника;

в) рука піднята вгору:

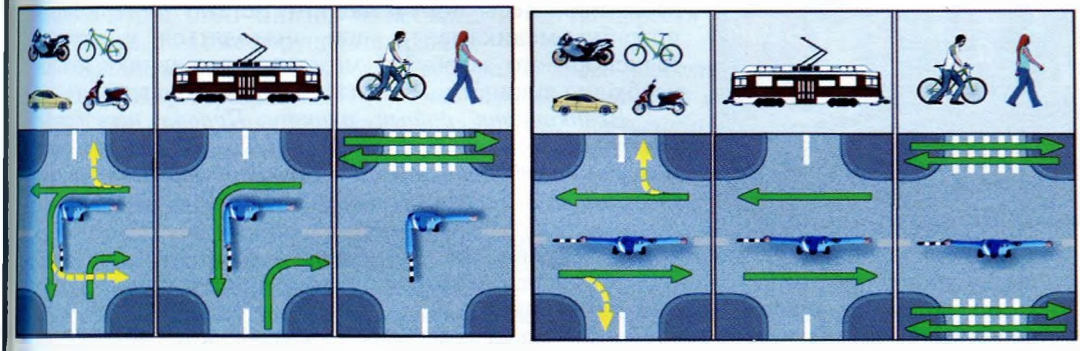
рух усіх транспортних засобів і пішоходів заборонено в усіх напрямках.

Жезл використовується тільки працівниками підрозділів Державтоінспекції та військової інспекції безпеки дорожнього руху.

Для привертання уваги учасників дорожнього руху використовується сигнал, поданий свистком.

Регулювальник може подавати інші сигнали, зрозумілі водіям і пішоходам.

Сигнали регулювальника



На деяких складних дорожніх розв'язках, при виконанні дорожніх робіт або за інших непередбачених обставин, наприклад ДТП, потрібне регулювання руху залежно від обстановки, щоб уникнути заторів на дорозі. У таких випадках світлофор не поставиш, так як це тимчасові явища, і потрібне регулювання руху із оцінкою обстановки та негайним реагуванням на події, а для цього й потрібна людина - регулювальник.

Регулювальник дорожнього руху для початківця водія є однією із найбільших проблем. І хоч його зустрічаєш не часто, однак буває боязко, що не зрозумієш його сигналів або жестів. Насправді, боятися регулювальника немає сенсу, адже він стоїть на перехресті для того, щоб допомогти водіям транспортних засобів спокійно проїхати в потрібному напрямку. У крайньому випадку, якщо водій його все ж не розуміє, регулювальник сам підкаже йому подальші дії, навіть за допомогою жестів, не передбачених цими Правилами.

Регулювальник дорожнього руху присутній на перехресті для допомоги водіям, а не для перевірки знання ними правил дорожнього руху. Хоча вивчити його сигнали та жести все ж треба, тому що проїзд на заборонний сигнал регулювальника вважається таким самим правопорушенням, як і проїзд на заборонний сигнал світлофора.

*Порушника можуть оштрафувати від 425 до 510 грн. Якщо при цьому виникне аварійна ситуація, винуватця можуть позбавити права керування транспортними засобами на строк від 6 до 12 місяців (ст. 122 КУпАП).*

Водієві треба запам'ятати найголовніше - регулювальник дорожнього руху, що стоїть на перехресті, скасовує всі значення світлофора та дорожніх знаків: головна дорога, дай дорогу, поворот та інші. Коли регулювальник руху стоїть до водія обличчям або спиною - рухатися прямо не можна, за винятком випадку, коли він стоїть обличчям із витягнутою правою рукою і дозволяє поворот направо.

У деяких автошколах для запам'ятовування команд регулювальника пропонують досить вдалі формулювання: не можна рухатись регулювальнику на груди, на спину та на закриту праву руку. Хорошим орієнтиром служать і рукави регулювальника: трамвай рухається по рукавах регулювальника, як по рейках, а інші транспортні засоби - по рукавах і від регулювальника .

8.9. Вимога про зупинку транспортного засобу подається працівником міліції:
а) жезлом або рукою, що вказує на цей транспортний засіб;
б) за допомогою увімкненого проблискового маячка синього і червоного або лише червоного кольору та (або) спеціального звукового сигналу;
в) за допомогою гучномовного пристрою;
г) за допомогою спеціального табло, на якому зазначається вимога про зупинку транспортного засобу.

Водій повинен зупинити транспортний засіб у місці, на яке йому буде вказано, з дотриманням правил зупинки.

Вимогу працівника міліції про зупинку потрібно виконувати. Адже не відомо, про що




він повідомить. Можливо на дорозі очікує небезпека. Можливо, десь поруч людині погано й терміново потрібні медикаменти, які знаходяться у аптечці транспортного засобу? А можливо, працівнику міліції необхідно виконати невідкладне службове завдання?

*Невиконання даного пункту Правил передбачає покарання водія штрафом від 153 до 187 грн або його можуть позбавити права керування транспортними засобами на 3-6 місяців (ст.122-2 КУпАП).*

8.10. У разі подання світлофором (крім реверсивного) або регулювальником сигналу, що забороняє рух, водії повинні зупинитися перед дорожньою розміткою 1.12 (стоп-лінія), дорожнім знаком 5.62 "Місце зупинки", якщо їх немає - не ближче 10 м до найближчої рейки перед залізничним переїздом, перед світлофором, пішохідним переходом, а якщо і вони відсутні та в усіх інших випадках - перед перехрещуваною проїзною частиною, не створюючи перешкод для руху пішоходів.



Чому правила дорожнього руху передбачають саме такий варіант зупинки? Насправді, у цьому питанні все підпорядковано практичності та безпеці. По-перше, зупинений таким чином транспортний засіб не заважатиме перетинанню перехрестя іншими транспортним засобам і пішоходам. По-друге, водій бачитиме чітко сигнали світлофора, розміщеного справа або спереду від нього, що дозволить своєчасно відреагувати на дозволяючий сигнал світлофора і вчасно почати рух.

На жаль, у деяких водіїв вже увійшло у звичку зупинятися за стоп-лінією, виїжджаючи на пішохідний перехід або на перехрестя, тим самим створюючи перешкоди іншим учасникам дорожнього руху. У результаті можна часто бачити картину, коли такому водієві сигналять інші машини, тим самим натякаючи, що вже загорівся зелений сигнал (якого йому не видно) і давно пора їхати.



Як правило, включенню жовтого, що забороняє рух транспортних засобів, сигналу світлофора передує миготливий зелений сигнал. Він дозволяє рух і інформує водіїв (пішоходів) про те, що його дія закінчується і незабаром буде включений заборонний сигнал. Тому, побачивши миготливий зелений сигнал світлофора, необхідно зробити реальну оцінку дорожньої ситуації, і за необхідності зупинитися перед світлофором, незважаючи на те, що його сигнал ще дозволяє рух. В іншому випадку водій ризикує виїхати на перехрестя при забороняючому сигналі світлофора, або буде змушений вдаватися до екстреного гальмування.

Проїзд на заборонний сигнал світлофора - причина загибелі сотень людей щороку, але що мається на увазі, під "проїздом на червоний"? Це означає, що транспортний засіб виїхав на перехрестя після того, як загорівся заборонний сигнал світлофора. Щоб визначити, чи виїхав водій на перехрестя, він повинен перш за все знати, де воно починається. Не всі розуміють, де саме знаходиться ця межа.



Згідно із п. 1.10 цих Правил, "перехрестя" - це місце перехрещення, прилягання або розгалуження доріг на одному рівні, межею якого є уявні лінії між початком заокруглень країв проїзної частини кожної з доріг. Намальована ж лінія, перед якою слід зупинятися, знаходиться значно ближче до водія, і дехто думає, що це

і є початок перехрестя. У результаті , транспортний засіб, що не зупинився на миготливий сигнал перед стоп-лінією, може виїхати на перехрестя вже при жовтому сигналі світлофора, а це вже порушення правил.

*При невиконанні даного пункту Правил водія можуть звинуватити у порушенні правил проїзду перехресть. Покарання передбачає штраф у розмірі від 425 до 510 грн. Якщо при цьому виникне аварійна ситуація, порушника можуть позбавити права керування транспортними засобами на строк від 6 до 12 місяців.*

8.11. Водіям, які в разі ввімкнення жовтого сигналу або підняття регулювальником руки вгору не можуть зупинити транспортний засіб у місці, передбаченому пунктом 8.10 цих Правил, не вдаючись до екстреного гальмування, дозволяється рухатися далі за умови забезпечення безпеки дорожнього руху.

Маневр гальмування є дуже важливим для безпечного керування транспортним засобом. З одного боку, він дозволяє компенсувати наслідки багатьох помилок у прогнозуванні швидкості, дистанції, розвитку дорожньо-транспортної ситуації. З іншого, труднощі його виконання є однією з основних причин виникнення ДТП із тяжкими наслідками.

Гальмування в екстремальних умовах (максимальна швидкість руху, низький коефіцієнт зчеплення, екстрене маневрування, реакція на несподівану зміну ситуації) - завдання непросте, навіть для професіонала із великим досвідом. Потрібно миттєво та безпомилково обрати оптимальний прийом гальмування для даних умов, внести по ходу маневру необхідні корекції в управляючі дії, щоб зберегти стійкість і керованість транспортного засобу. Дуже часто доводиться застосовувати послідовно декілька прийомів, переходити від гальмування із постійним натисканням на педаль гальма до імпульсного.

У непідготовленого водія, який не замислюється над прийомами та технологіями гальмування, майже завжди в екстремальних ситуаціях спрацьовує "захисний рефлекс" на небезпеку - різке гальмування. Цей феномен цілком зрозумілий і для багатьох обережних водіїв із великим стажем. Таке гальмування може вийти із-під контролю водія, та привести до втрати стійкості та керованості транспортного засобу через блокування коліс, особливо при низькому коефіцієнті зчеплення шин з дорогою. Помилка водія може спровокувати критичний занос, знос, обертання та перекидання автомобіля.





Щоб уникнути виникнення небезпечних дорожніх ситуацій, пов'язаних із екстреним гальмуванням, цей пункт Правил дозволяє водієві рух на заборонний сигнал світлофора чи регулювальника, але за умови дотримання безпеки дорожнього руху. При такому русі не повинні постраждати пішоходи або транспортні засоби, які мають намір розпочати рух із інших напрямків перехрестя.

8.12. Забороняється самовільно встановлювати, знімати, пошкоджувати чи закривати дорожні знаки, технічні засоби організації дорожнього руху (втручатись у їх роботу), розташовувати плакати, афіші, рекламні носії та встановлювати пристрої, які можуть бути прийняті за знаки та інші пристрої регулювання дорожнього руху або можуть погіршити їх видимість чи ефективність, осліпити учасників дорожнього руху, відволікти їхню увагу і поставити під загрозу безпеку дорожнього руху.

Вимога даного пункту спрямована на реалізацію прав учасників дорожнього руху на безпечні та комфортні умови дорожнього руху.

*За порушення цих вимог законодавством передбачена відповідальність у вигляді штрафу до 510 грн. - для фізичних осіб і до 680 грн. - для посадових осіб. Крім цього, порушників можуть залучити до громадських робіт тривалістю до 40 годин.*

# 9. ПОПЕРЕДЖУВАЛЬНІ СИГНАЛИ

9.1. Попереджувальними сигналами є:
а) сигнали, що подаються світловими покажчиками повороту або рукою;
б) звукові сигнали;
в) перемикання світла фар;
г) увімкнення ближнього світла фар у світлу пору доби;
ґ) увімкнення аварійної сигналізації, сигналів гальмування, ліхтаря заднього ходу, розпізнавального знака автопоїзда;
д) увімкнення проблискового маячка оранжевого кольору.

**Попереджувальні сигнали**



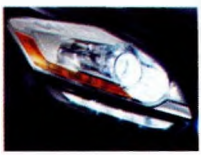
Світло покажчиків поворотів



Жести руками



Звуковий сигнал



Світло фар



Світло ліхтарів заднього ходу



Сигнали гальм



Світло знаків автопоїзда



Світло проблискових маячків

Попереджувальні сигнали служать для обміну інформацією (спілкування) між учасниками дорожнього руху. Інформаційний обмін спрямований на зниження невизначеності дорожньо-транспортних ситуацій за допомогою повідомлення іншим учасникам руху про свої наміри та передбачуваних діях, а також попередження про можливу небезпеку. Помилкові дії учасників руху, викликані неправильною подачею, нерозумінням або невірною інтерпретацією сигналів, що подаються, є поширеною причиною ДТП.

Для того, щоб попереджувальні сигнали досягли своєї мети, тобто дозволяли всім учасникам рухатися із максимальною безпекою, подавати їх потрібно так, щоб їх було добре видно. Вчасно помічені та правильно зрозумілі іншими учасниками руху, попереджувальні сигнали роблять рух безпечним для кожного із його учасників.

*За порушення правил користування зовнішніми світловими приладами або попереджувальними сигналами, законодавством передбачена відповідальність у вигляді штрафу від 425 до 510 грн. Якщо виникне аварійна ситуація штраф може збільшитися до 850 грн., або водія можуть позбавити права керування транспортними засобами на строк від 6 місяців до одного року (ст. 122 КУпАП).*

9.2. Водій повинен подавати сигнали світловими покажчиками повороту відповідного напрямку:
а) перед початком руху і зупинкою;
б) перед перестроюванням, поворотом або розворотом.

Нехтування водіями сигналами повороту створює у два рази більше аварійних ситуацій, ніж неуважне керування. Покажчики поворотів треба використовувати завжди грамотно та своєчасно. Такий водій буде зрозумілий оточуючим, а значить




безпечний. Виникла необхідність змінити смугу руху - першим ділом включаємо поворотник, потім дивимося у дзеркало і вже тільки потім здійснюємо рух кермом або педалями. Включайте поворотники, навіть якщо вам здається, що маневр зрозумілий або нікого немає поруч.

Сигнали лівого повороту подаються перед початком руху від правого краю проїзної частини, перестроюванням на ліву смугу, поворотом ліворуч, розворотом, початком обгону, а також перед зупинкою біля лівого краю проїзної частини. Сигнали правого повороту подаються перед початком руху від лівого краю проїзної частини, перестроюванням на праву смугу, поворотом праворуч, зупинкою біля правого краю проїзної частини, а також при завершенні виконання обгону.

Вмикайте покажчики повороту не менше ніж за 4-5 секунд до початку виконання маневру. Це надасть можливість іншим учасникам руху вибрати правильну траєкторію свого руху. Не майте погану звичку - не вимикати покажчик при правому повороті - це небезпечно. Після закінчення повороту не забудьте проконтролювати вимкнення поворотників. При плавному повороті автоматичне виключення сигналів може не спрацювати, що дасть привід іншим учасникам руху вибрати траєкторію, яка перетинається з вашою.

Якщо ви збираєтесь повернути на перехресті, перед яким у безпосередній близькості розташоване іще одне перехрестя, не вмикайте покажчики повороту до того, поки не проїдете перше перехрестя.

Якщо дорога, по якій ви рухаєтесь, повертає, а ви рухаєтесь раніше обраною смугою, сигнали повороту не включайте. Однак, якщо на перехресті ви рухаєтеся по головній дорозі, яка змінює свій напрямок, поворотник вмикаємо обов'язково.

Для усіх водіїв транспортних засобів існує незаперечний канон - правила дорожнього руху необхідно виконувати беззаперечно, тому що вони "писані кров'ю". Але, крім писаних, є ще й неписані правила, вироблені багаторічним водійським досвідом. Ось тільки не всі водії знають про їх існування. А саме вони є часто причиною непорозумінь і неприємностей на дорозі - із одного боку, причиною комфорту та безпеки - з іншого. Крім позначення маневрів вашого транспортного засобу, покажчики поворотів - це хороший інструмент спілкування водія, за допомогою якого можливо здійснювати чимало корисних речей. Той, хто їх не використовує - просто німий.

При русі заднім ходом вмикайте поворотники із того боку, в який буде повертати задня частина вашого транспортного засобу.

Ввімкнення лівого поворотника в крайньому лівому ряду - прохання транспортному засобу, що рухається попереду, взяти правіше та надати можливість його обігнати. Застосовується досить рідко, але у поєднанні із довгим дальнім світлом дає необхідний результат.

Лівий покажчик повороту, увімкнений на трасі водієм автомобіля, який зробив обгін, але не повернувся на свою смугу руху, - сигнал для решти, що тягнуться за тихохідним транспортним засобом, про те, що попереду смуга зустрічного руху вільна і можна здійснювати обгін услід за ним.

Якщо автомобіль, що рухається за вами, увімкнув правий покажчик повороту та "моргнув" декілька разів дальнім світлом фар, значить вас наздогнав старий знайомий, цей сигнал - прохання зупинитися біля узбіччя.

Водії великих машин сидять високо над дорогою і бачать далі водіїв легкових автомобілів. Вони знають, що у них огляд куди гірше, тому часто допомагають їм здійснити обгін. Якщо, наприклад, великовантажна фура або автобус вмикає лівий поворотник, але не поспішає повертати, знайте, що їх водій просто попереджає вас про небезпеку обгону (спереду невидимий вам зустрічний транспорт!), а якщо лівий поворотник змінився на правий, то цей автомобіль можна спокійно обганяти - попереду вільно.

Миготіння двома поворотниками (аварійна світлова сигналізація) означає подяку водієві, що пропустив вас при перестроюванні, або виїзді на дорогу із прилеглої території.

9.3. У разі відсутності або несправності світлових покажчиків повороту сигнали початку руху від правого краю проїзної частини, зупинки зліва, повороту ліворуч, розвороту або перестроювання на смугу руху ліворуч подаються лівою рукою, витягнутою вбік, або правою рукою, витягнутою вбік і зігнутою у лікті під прямим кутом угору.

Сигнали початку руху від лівого краю проїзної частини, зупинки справа, повороту праворуч, перестроювання на смугу руху праворуч подаються правою рукою, витягнутою вбік, або лівою рукою, витягнутою вбік і зігнутою у лікті під прямим кутом угору.

У разі відсутності або несправності сигналів гальмування такий сигнал подається лівою або правою рукою, піднятою вгору.



Мова особливих жестів, не передбачених цими Правилами, вже давно у моді серед водіїв. Наприклад, при роз'їздах на перетинах рівнозначних доріг водії іноді показують жестами, хто повинен проїхати першим. Якщо ви знаходитесь у візуальній видимості, то замість вдячного мигання "аварійкою" можна просто підняти руку з ввічливості або кивнути головою. Це стимулює людину й надалі допомагати колегам. Та й взагалі просто приємно відчувати, що на дорозі ви не самотні.

Жест руками в бік дверцят вашого авто може означати нещільно зачинені дверцята або затиснутий під ними одяг.

Якщо кисть руки описує коло і вказує вниз, то у вашого автомобіля, швидше за все, спущена шина.

Ляскаючи долонею по повітрю, вам показують, що у вас відкритий багажник.

Якщо хтось "підморгне" долонькою або покаже на очі, це може означати не вимкнені після тунелю фари або габарити.

Водій, що стоїть біля відкритого капота та голосує, потребує технічної допомоги. Якщо він із відром або каністрою - йому потрібен бензин. А якщо він показує трос, то справи кепські і він проситься на буксир.

Якщо у автомобіля, що стоїть, відкриті водійські дверцята, його водій просить про допомогу: він відчуває себе погано або відчув наближення нападу болю, при якому може знадобитися допомога.



Навіть такий жест, як фіга у ваш бік, у вантажних автомобілів означає попадання каменю або іншого стороннього предмету між задніми подвійними колесами машини.

Показ рукою на узбіччя - означає виявлену у вас серйозну несправність, при якій необхідно терміново зупинитися та вжити заходів (в особливих випадках увагу додатково привертають звуковим сигналом або миготінням фар).

Усі інші жести теж допустимі. Головне, що у таких випадках слід пам'ятати - всі дії та жести мають бути зрозумілими для інших водіїв і пішоходів, що допоможе уникнути багатьох критичних ситуацій.

Водію та пасажирам не варто висовувати руки із бокових вікон транспортного засобу, якщо це не стосується попередження про маневр, оскільки це може бути неправильно витлумачено іншими учасниками дорожнього руху.

9.4. Подавати сигнал покажчиками повороту або рукою належить завчасно до початку маневру (з урахуванням швидкості руху), але не менш як за 50-100 м у населених пунктах і за 150-200 м поза ними, і припиняти негайно після його

закінчення (подавання сигналу рукою слід закінчити безпосередньо перед початком виконання маневру). Сигнал забороняється подавати, якщо він може бути не зрозумілим для інших учасників руху.

Подавання попереджувального сигналу не дає водієві переваги і не звільняє його від вжиття запобіжних заходів.

9.5. Подавати звукові сигнали у населених пунктах забороняється, крім випадків, коли без цього неможливо запобігти дорожньо-транспортній пригоді.



Незважаючи на те, що звукові сигнали в населених пунктах заборонені, часом вони виявляються єдиним способом запобігання дорожньо-транспортних пригод. У будь-якому випадку, звукові сигнали часто використовують для застереження оточуючих учасників дорожнього руху від різких або незрозумілих маневрів.

Однак сигнал не завжди зберігає водія від аварії, і в деяких випадках краще завчасно скористатися гальмами. Крім того, несподіваний сигнал може навіть злякати водія, який упіймав гаву, й він наробить більше помилок, тому що реакція на звуковий сигнал практично миттєва (у 5-7 разів швидша, ніж реакція на спалахи світла). І вже точно ніколи не слід сигналити від злості.

9.6. Для привертання уваги водія транспортного засобу, який обганяється, можна застосовувати перемикання світла фар, а поза населеними пунктами - і звуковий сигнал.



Увімкнення або перемикання світла фар водії транспортних засобів використовують також для спілкування між собою та попередження про різного роду небезпеки на дорозі. Покарання водіїв за подібне використання зовнішніх світлових приладів законодавством не передбачено.

Два короткочасні увімкнення дальнього світла - це найпоширеніший сигнал на наших дорогах. Означає, що попереду по ходу руху знаходиться дорожньо-патрульна служба Державтоінспекції. Отримавши таке застереження від зустрічних водіїв, не полінуйтеся віддячити їх жестом руки, оберненою долонею вперед. Як правило, блимають декілька зустрічних машин, так що цей сигнал ви, швидше за все, не пропустите.

У разі особливої небезпеки - дорожній провал, вивалився вантаж на дорозі, відкритий каналізаційний люк та інше, зустрічному транспортному засобу можна коротко мигнути дальнім світлом три і більше разів. Часте миготіння буде означати, що у нього попереду небезпечна ділянка дороги чи серйозне ДТП.

"Довге дальнє світло" зустрічному транспортному засобу також використовується в екстрених ситуаціях - він або позначає вас перед зустрічним транспортом, що збирається вийти на вашу смугу для небезпечного обгону, або в нічний час повідомляє зустрічному, що його фари вас сліплять, і вимагає від нього перемикання на ближнє світло. Якщо зустрічна машина моргнула "довгим дальнім" при включеному у вас ближньому світлі, то подивіться в дзеркало: можливо, це сигналять не вам, а тому, хто вас обганяє, а можливо, що ваші фари так погано відрегульовані, що сліплять зустрічних навіть на ближньому світлі.

"Довге дальнє світло" зустрічному транспортному засобу застосовується також в екстремальних ситуаціях при обгоні, коли, вискочивши на зустрічну смугу, водій не встигає завершити маневр і просить зустрічну машину прийняти правіше або пригальмувати, щоб благополучно роз'їхатися.

Світлом фар сигналять не лишень зустрічним, а й попутним автомобілям. У досвідчених водіїв існує звичка попереджати транспортний засіб про намір його

обігнати "коротким дальнім світлом" (що означає "зверни увагу - обганяю" або "дай смугу"). Короткий сигнал нікого не встигає засліпити й краще привертає увагу. Однак у вечірній або нічний час при обгоні краще скористатися коротким звуковим сигналом, а не сліпучим дальнім світлом. Для того щоб дати зрозуміти водію, що обганяє - його сигнал помічений, краще відразу увімкнути правий сигнал повороту.

Якщо вас обганяє фура, гарним знаком солідарності на дорозі буде коротке моргання дальнім світлом по завершенні її маневру. Адже водій величезної машини не завжди може визначити, коли можна повернутися на свою смугу, не зачепивши транспортний засіб, який він обганяє.

"Довге дальнє світло" в зустрічному напрямку або в бік інших транспортних засобів використовується при маневруванні в "міській штовханині". Однак може мати два пояснення - "пропусти" або "пропускаю". Погодьтесь, у цьому є принципова різниця. Щоб не уводити в оману, пропускаючи водія, необхідно поєднати світловий сигнал із відповідним жестом руки. Це актуально, наприклад, коли зустрічному автомобілю потрібно повернути, а дорожній затор заважає йому здійснити маневр.

Перемикання ближнього/дальнього світла використовується для привертання уваги не тільки при обгоні, але й при виїзді із глухих дворів, воріт і провулків, на "закритих" поворотах або при русі через залізничні переїзди, які не охороняються.

Будьте пильні, миготіння дальнім світлом використовувати треба із обережністю. По-перше тому, що яскраве дальнє світло може засліпити зустрічного і попутного водія, а по-друге, безладне моргання може заплутати колег на дорозі і ще більше ускладнити і без того непросту дорожню обстановку.

9.7. Забороняється користуватися дальнім світлом фар як попереджувальним сигналом в умовах, коли це може призвести до засліплення інших водіїв, у тому числі через дзеркало заднього виду.




Про те, що перед зустрічним транспортним засобом дальнє світло необхідно перемкнути на ближнє, знають практично всі водії. Пунктом 19.2. цих Правил навіть визначено відстань - не менше ніж за 250 метрів до зустрічного транспортного засобу. Ознакою гарного тону вважається завчасне перемикання світла, до того, як зустрічний автомобіль або мотоцикл з'явиться із-за повороту або пагорку.

А от про те, що наздоганяючи транспортний засіб на нічній дорозі, теж потрібно перейти на ближнє світло, згадують тільки досвідчені водії. Дзеркало заднього виду може бути "затемненим", а от через бокове дзеркало "обганяючий" нещадно сліпитиме водія, якого обганяє.

Перемикатися на ближнє світло потрібно й тоді, коли обганяють вас. Подумайте про те, що після обгону більш швидкий автомобіль потрапляє в менш освітлену зону. Поки він вас обганяв, дорогу йому висвітлювали чотири фари - його й ваші, а коли він виявився попереду - тільки дві його, і тут вже водію, що обганяє, завадить сяюче світло фар вашого автомобіля у його дзеркалах.



Для того, щоб уникнути засліплення світлом зустрічних транспортних засобів, можна скористатися деякими прийомами. По-перше, намагайтеся не дивитися на фари зустрічних автомобілів, фокусуйте погляд на правому боці проїзної частини, намагаючись триматися якомога ближче до нього. По-друге, якщо засліплення уникнути все ж таки не вдається, трохи прикрийте ліве око. Праве при цьому трохи осліпне і буде відновлюватися секунд шість - вісім. Однак якщо друге око не засліплене, то загальне відновлення зору відбувається швидше

відсотків на тридцять - п'ятдесят. І, по-третє, будьте готові в разі засліплення, відповідно до вимог ПДР, знизити швидкість аж до повної зупинки, включити аварійну сигналізацію та зупинитись, не змінюючи при цьому смугу руху ( п.19.3 ПДР).

9.8. Під час руху механічних транспортних засобів у світлу пору доби з метою позначення транспортного засобу, що рухається, ближнє світло фар повинно бути увімкнене:
а) у колоні;
б) на маршрутних транспортних засобах, що рухаються по смузі, позначеній дорожнім знаком 5.8, назустріч загальному потоку транспортних засобів;
в) на автобусах (мікроавтобусах), що здійснюють перевезення організованих груп дітей;
г) на великовагових, великогабаритних транспортних засобах та транспортних засобах, що здійснюють дорожнє перевезення небезпечних вантажів;
ґ) на транспортному засобі, що буксирує;
д) у тунелях.

З 1 жовтня по 1 травня на всіх механічних транспортних засобах поза населеними пунктами повинні бути ввімкнені денні ходові вогні, а в разі їх відсутності в конструкції транспортного засобу - ближнє світло фар.

В умовах недостатньої видимості на механічних транспортних засобах можна ввімкнути дальнє світло фар або додатково протитуманні фари за умови, що це не буде засліплювати інших водіїв.



Увімкнення ближнього світла фар у світлий час доби використовується для того, щоб виділити транспортний засіб у загальному потоці. Таким чином здійснюється попередження учасників дорожнього руху про можливу небезпеку, що завчасно дозволяє їм вжити заходи для зниження ймовірності виникнення ДТП.



Вимога про увімкнення фар або денних ходових вогнів (ДХО) за межами населених пунктів в осіннє - зимовий період, коли різко скорочується кількість сонячних днів, продиктована необхідністю чіткого поділу попутних і зустрічних транспортних засобів, що є вкрай важливим при здійсненні обгону.

Слід помітити, що 4-ю частиною статті 32-й Конвенції про дорожній рух (Відень, 8 листопада 1968 року) передбачене, що протитуманні фари (ПТФ) можуть використовуватися замість фар ближнього світла. Незважаючи на це, водії повинні керуватися, насамперед, вимогами цього пункту Правил, що пропонує використання ДХО або ближнього світла фар. Хоча в деяких транспортних засобах використання білих ПТФ більш ефективне, ніж ближнє світло фар, спрямованого вниз, оскільки таке світло призначене для освітлення дорожнього полотна.

Фари потрібні для того, щоб бачити й бути побаченим. Вмикайте їх усякий раз, коли відчуваєте, що це буде корисним для власної безпеки.

Видимість погіршується, якщо рухатися в напрямку від сходу чи заходу сонця. Увімкнені фари позначать транспортний засіб перед зустрічним потоком. Не забувайте про фари в тумані, пиловій хмарі, у зливу та снігопад. Світло, відображене від крапельок води, може засліпити, тому використовуйте ближнє світло або спеціальні протитуманні фари. Якщо протитуманних фар немає, використання ближнього світла (із низхідним променем) допоможе уникнути засліплення відображеним світлом.

Слідкувати треба не тільки за своєчасним увімкненням фар, а й за їхнім вимиканням. Якщо у вас відбулася вимушена зупинка на узбіччі заміської траси в нічний час доби, увімкніть аварійну сигналізацію, залиште увімкненими габаритні





вогні, але основні фари вимкніть. Чому? Та тому що водії попутних або зустрічних транспортних засобів можуть сприйняти ваш автомобіль як рухомий, що може спричинити з їхнього боку відповідну реакцію.

9.9. Аварійна світлова сигналізація повинна бути ввімкнена:

а) у разі вимушеної зупинки на дорозі;

б) у разі зупинки на вимогу працівника міліції або внаслідок засліплення водія світлом фар;

Увімкнення аварійної світлової сигналізації попереджає всіх учасників дорожнього руху про позаштатну ситуацію, що виникла у водія. Такий транспортний засіб стає перешкодою для руху, проте інші водії не нервують і не сигналять. Вони спокійно об'їздять транспортний засіб, оскільки розуміють - зупинка є вимушеною.

Якщо при зупинці співробітником міліції водій забуде увімкнути аварійну світлову сигналізацію, його можуть звинуватити в порушенні правил користування попереджувальними сигналами. *За це правопорушення законодавством передбачено штраф у розмірі від 425 до 510 грн. (ст.122 КУпАП).*

в) на механічному транспортному засобі, що рухається з технічними несправностями, якщо такий рух не заборонено цими Правилами;




Про цю вимогу Правил забувають, як правило, більшість водіїв. Не горить лампа фари, не працює стоянкова гальмова система, порожнім виявився склообмивач, а водій продовжує рух, як ні в чому не бувало. *В результаті співробітники ДАІ звинувачують їх в управлінні несправним транспортним засобом, що тягне за собою накладення штрафу до 425 грн. А при повторному порушенні протягом року - позбавлення права керування транспортними засобами на строк від 3 до 6 місяців (ст. 121 КУпАП).*

Якщо в дорозі виникає технічна несправність, за якої забороняється лише експлуатація, а не подальший рух транспортного засобу, водій зобов'язаний увімкнути аварійну світлову сигналізацію і рухатися якомога коротшим шляхом до місця стоянки або ремонту транспортного засобу (п.31.5 ПДР). Тоді претензій з боку співробітників ДАІ не буде.

У разі несправності аварійної світлової сигналізації або при її відсутності на транспортному засобі необхідно встановити на висоті 400-1600 мм від поверхні дороги знак аварійної зупинки (пункт 30.4 ПДР) або миготливий червоний ліхтар.

г) на механічному транспортному засобі, що буксирується;



Увімкнення аварійної світлової сигналізації на транспортному засобі, що буксирується, призначене для транспортних засобів, які мають намір його обігнати. Завдяки цьому водій, що обганяє, розраховуватиме свій маневр виходячи із необхідності обгону двох транспортних засобів - буксира та того, що буксирується. У разі несправності аварійної світлової сигналізації або при її відсутності на буксируваному транспортному засобі встановлюється знак аварійної зупинки або миготливий червоний ліхтар.

ґ) на механічному транспортному засобі, позначеному розпізнавальним знаком "Діти", що перевозить організовану групу дітей, під час їх посадки чи висадки;





д) на всіх механічних транспортних засобах колони під час їх зупинки на дорозі;
е) у разі скоєння дорожньо-транспортної пригоди.

У всіх цих ситуаціях увімкнення аварійної світлової сигналізації попереджає водіїв інших транспортних засобів про позаштатну ситуацію на дорозі, і про можливе знаходження або раптову появу на проїзній частині людей. У подібних ситуаціях необхідно зменшити швидкість руху аж до зупинки транспортного засобу.

Крім зазначених Правилами випадків, увімкнення аварійної світлової сигналізації використовується водіями транспортних засобів із метою передачі додаткової інформації. Якщо наздоганяємий вами вночі автомобіль увімкнув аварійну сигналізацію, це означає, що ви засліпили його через дзеркала. Якщо сигналізація увімкнулася на зупиненому (або рухомому) транспортному засобі - попереду підстерігає якась небезпека (ремонт дороги, аварія, дорожній затор, сторонній предмет на дорозі тощо).
Короткочасне миготіння аварійною світловою сигналізацією все більше входить в моду в якості подяки за будь-яку послугу, наприклад, якщо вам дали дорогу або випустили на виїзді з парковки. Таке миготіння може означати або подяку, або вибачення за заподіяні незручності.

9.10. Разом з увімкненням аварійної світлової сигналізації слід установити знак аварійної зупинки або миготливий червоний ліхтар на відстані, що забезпечує безпеку дорожнього руху, але не ближче 20 м до транспортного засобу в населених пунктах і 40 м поза ними, у разі:
а) скоєння дорожньо-транспортної пригоди;
б) вимушеної зупинки в місцях з обмеженою оглядовістю дороги хоча б в одному напрямку менше 100 м.

9.11. Якщо транспортний засіб не обладнано аварійною світловою сигналізацією або вона несправна, треба встановити знак аварійної зупинки або миготливий червоний ліхтар:
а) ззаду на транспортному засобі, зазначеному в пункті 9.9 ("в", "г", "ґ") цих Правил;
б) з боку гіршої видимості для інших учасників дорожнього руху у випадку, зазначеному в підпункті "б" пункту 9.10 цих Правил.

9.12. Миготливе червоне світло, випромінюване ліхтарем, який застосовується відповідно до вимог пунктів 9.10 і 9.11 цих Правил, повинно бути добре видно як удень за сонячної погоди, так і в умовах недостатньої видимості.



Оскільки миготливі червоні ліхтарі можуть засліпити водіїв, що наближаються до місця виникнення аварійної ситуації, або можуть бути недостатньо видимі, у світлий час доби, а також в умовах недостатньої видимості нормативними документами обумовлюються вимоги до таких ліхтарів. Згідно із міжнародними вимогами (Правила № 7 ЄЕК ООН), мінімальна сила світла, що випромінюється ліхтарем, має становити: вдень - 150 кд і вночі - 40 кд.

# 10. ПОЧАТОК РУХУ ТА ЗМІНА ЙОГО НАПРЯМКУ

10.1. Перед початком руху, перестроюванням та будь-якою зміною напрямку руху водій повинен переконатися, що це буде безпечним і не створить перешкод або небезпеки іншим учасникам руху.





Сам факт переведення транспортного засобу з нерухомого стану у рух - є маневром. Отже, будь-який водій не має права рушати із місця до тих пір, поки це може створити перешкоди іншим учасникам руху. Перед початком руху необхідно обов'язково подивитися в дзеркало заднього виду, можна із поворотом голови через плече, заздалегідь включити відповідний покажчик повороту і, продовжуючи контролювати через бокове дзеркало ситуацію на дорозі, почати рух від місця зупинки до запланованої смуги руху плавною траєкторією.

Під час руху водій маневрує постійно: перестроювання по смугах руху, повороти, розвороти та інше. Перестроюванням називається зміна смуги руху, необхідна для повороту, зупинки, руху по вільній смузі та інше. Заходи безпеки, незалежно від причин перестроювання та числа смуг, єдині й полягають в обов'язковій подачі попереджувального сигналу перед зміною смуги руху та пропуску транспортних засобів, що рухаються по потрібній смузі в попутному напрямку.

Для безпечного руху раптова зміна місця розташування транспортного засобу на проїзній частині або маневрування, без своєчасного увімкнення попереджувального сигналу покажчика повороту, не припустиме.

Будь-який водій має взяти за правило наступний порядок зміни смуги руху: спочатку за допомогою бокового дзеркала (лівого або правого) необхідно переконатися у тому, що смуга руху, на яку необхідно перестроїтись, вільна; потім увімкнути сигнал повороту і лише потім почати плавне перестроювання. продовжуючи контролювати ситуацію за допомогою дзеркала бічного огляду. Найкраща траєкторія руху при зміні смуги руху - це дуже плавна, але не дуже розтягнута по довжині крива. При здійсненні маневру обертатися через плече категорично не можна, інакше водій втратить контроль над ситуацією попереду руху свого транспортного засобу. Саме по собі включення сигналу повороту ніяких переваг не дає. Сигнал лише позначає наміри водія вчинити той чи інший маневр. Але це ще не всі правила перестроювання.

Переміщення через кілька смуг руху необхідно виконувати послідовно із смуги у смугу, рухаючись через них із увімкненим покажчиком повороту орієнтовно не менше ніж 3-5 секунд - залежно від обстановки.

При перестроюванні не можна різко зменшувати швидкість руху, тому що це може створити аварійну обстановку та викликати затримку інших транспортних засобів. Найкраще рухатися зі швидкістю транспортного потоку прискорюючись, або вповільнюючись, залежно від швидкості потоку транспортних засобів займаної смуги руху.



Під час перестроювання необхідно враховувати наявність зон, невидимих для водія транспортного засобу, так званих "сліпих зон". Де вони знаходяться? Це залежить від машини. Зазвичай вони розташовані по боках від задньої частини кузова, і навіть правильно встановлені дзеркала не гарантують їхню відсутність. Невидиму

зону може створити навіть пасажир, який знаходиться поруч або стійка автомобіля. а є автомобілі, водії яких взагалі не бачать, що відбувається позаду. Вантажівки - це окрема тема, їхні водії сидять дуже високо й взагалі не бачать зони в безпосередній близькості від своєї кабіни. Так що будь-якому водієві краще триматися подалі від таких кабін і намагатися не входити в "сліпу зону".

Законодавством за порушення правил маневрування відповідальність поки не передбачена! *Однак водія можуть притягнути до відповідальності лише за невірне користування зовнішніми світловими приладами або попереджувальними сигналами при початку руху чи зміні його напрямку. Штраф у цьому випадку може скласти від 425 до 510 грн. Якщо при цьому виникне аварійна ситуація винуватця можуть позбавити права керування транспортними засобами на строк від 6 до 12 місяців (ст. 122 КУпАП).*

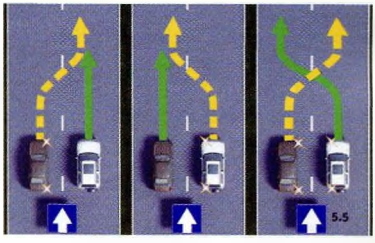



10.2. Виїжджаючи на дорогу з житлової зони, дворів, місць стоянки, автозаправних станцій та інших прилеглих територій, водій повинен перед проїзною частиною чи тротуаром дати дорогу пішоходам і транспортним засобам, що рухаються по ній, а з'їжджаючи з дороги - велосипедистам і пішоходам, напрямок руху яких він перетинає.

Обов'язок давати дорогу всім учасникам дорожнього руху обумовлений тим, що при виїзді із прилеглих територій дорожні знаки або знаки пріоритету можуть бути відсутні. Тому за подібних умов водії мають бути гранично обережні.

10.3. У разі перестроювання водій повинен дати дорогу транспортним засобам, що рухаються в попутному напрямку по тій смузі, на яку він має намір перестроїтися.

За одночасного перестроювання транспортних засобів, що рухаються в одному напрямку, водій, який знаходиться ліворуч, повинен дати дорогу транспортному засобу, що знаходиться праворуч.



Перестроювання - це маневр, пов'язаний зі зміною траєкторії руху транспортного засобу у межах смуги руху одного напрямку. Іноді водії , що рухаються паралельними смугами руху, подають одночасно сигнал взаємного перестроювання, включивши відповідний покажчик повороту. Згідно із вимогами даного пункту Правил водій, який перебуває справа при перестроюванні, має переважне право (пріоритет), тобто він повинен почати свій маневр першим. Для полегшення взаємного перестроювання водій, який перебуває на лівій смузі, повинен знизити швидкість, тоді водій праворуч зрозуміє, що його сигнал маневру сприйнятий і йому дають дорогу .

За одночасного маневрування можуть виникати ситуації, за яких водії можуть не помітити маневри інших транспортних засобів. Наприклад, водій рухається в першому, крайньому правому ряду багатосмугової дороги, і починає перестроюватись вліво. У цей час інший водій, що рухається по третій смузі, починає перестроюватись вправо. Може статися так, що обидва водії спробують зайняти одне й теж саме місце в другій смузі. І виявиться, що смуга, ще секунду тому вільна, несподівано виявляється зайнятою, що й спричинить ДТП. Часто машини в потоці маневрують дуже активно, так що вільний простір постійно заповнюється і звільняється, і це треба враховувати в момент перестроювання. Будь-який водій має право розраховувати на те, що інші учасники виконують Правила дорожнього руху (п.1.4 ПДР).

10.4 Перед поворотом праворуч та ліворуч, у тому числі в напрямку головної дороги, або розворотом водій повинен завчасно зайняти відповідне крайнє положення на проїзній частині, призначеній для руху в цьому напрямку, крім випадків, коли здійснюється поворот у разі в'їзду на перехрестя, де організовано круговий рух. напрямок руху визначено дорожніми знаками чи дорожньою розміткою або рух можливий лише в одному напрямку, установленому конфігурацією проїзної частини, дорожніми знаками чи розміткою.





Оскільки в процесі руху транспортних засобів проїзною частиною досить часто виникають ситуації із виконанням маневрів, пов'язаних із поворотом праворуч, ліворуч або розворотом, Правилами дорожнього руху передбачено порядок розташування транспортних засобів на проїзній частині перед початком виконання зазначених маневрів і вимоги до їх виконання.

Повороти виконуються тільки із крайнього положення на проїзній частині, з найближчої до напрямку повороту смуги. За наявності відповідного дорожнього знаку або ліній розмітки поворот можна здійснювати із декількох смуг. Дотримання водієм даної вимоги виключає ситуації, за яких повертаючий транспортний засіб може виявитися на смузі зустрічного руху.

Дії водіїв, пов'язані із виконанням даного пункту Правил, іноді викликають претензії із боку співробітників ДАІ, якщо на розв'язку типу "кленовий лист" водій повертає із другої смуги. Його звинувачують у недотриманні рядності руху, стверджуючи, що поворот на таку розв'язку завжди необхідно виконувати тільки із крайньої правої смуги руху.

Подібні звинувачення є необґрунтованими, якщо поворот має дві смуги руху в одному напрямку. При дотриманні рядності руху водій в'їжджає на ліву смугу попутного напрямку та будь-яких перешкод для транспортних засобів, що рухаються в правій смузі, не створює. Навпаки, якщо він заздалегідь не зайняв крайнього правого положення перед поворотом, і чекатиме перестроювання, перебуваючи в другій смузі, - він створить перешкоду автомобілям, які рухаються за ним прямо, внаслідок чого виникне затор.

*За неправильне розташування на проїзній частині законодавство передбачає відповідальність у вигляді штрафу від 425 до 510 грн. Якщо при цьому виникне аварійна ситуація винуватця можуть позбавити права керування транспортними засобами на строк від 6 до 12 місяців (ст. 122 КУпАП).*

Водій, що виконує поворот ліворуч або розворот поза перехрестям з відповідного крайнього положення на проїзній частині даного напрямку, повинен дати дорогу зустрічним транспортним засобам, а при виконанні цих маневрів не з крайнього лівого положення на проїзній частині - і попутним транспортним засобам. Водій, що виконує поворот ліворуч, повинен дати дорогу попутним транспортним засобам, які рухаються попереду нього і виконують розворот.

За наявності трамвайної колії посередині проїзної частини водій нерейкового транспортного засобу, що виконує поворот ліворуч або розворот поза перехрестям, повинен дати дорогу трамваю.

Поворот ліворуч за межами перехрестя може бути пов'язаний із необхідністю водія запаркуватись на лівому боці дороги, якщо звичайно така зупинка не заборонена Правилами. Розворот відбувається у зв'язку зі зміною

напрямку руху. Правилами передбачено порядок руху перед початком виконання зазначених маневрів і вимоги до їхнього виконання. Водії транспортних засобів, які виконують поворот ліворуч та розворот поза перехрестями, зобов'язані дати дорогу транспортним засобам, траєкторію руху яких вони перетинають.



Якщо посередині проїзної частини містяться трамвайні колії на одному рівні із нею, водії нерейкових транспортних засобів, які вчиняють поворот ліворуч, а також розворот, зобов'язані дати дорогу трамваям, траєкторію руху яких вони перетинають. Правилами не забороняється розворот через трамвайну колію зустрічного напрямку, якщо інший порядок руху не обумовлений дорожніми знаками або дорожньою розміткою.



Водії трамваїв при повороті ліворуч зобов'язані дати дорогу трамваям, траєкторію руху яких вони перетинають.

При виконанні розвороту водій має враховувати деякі особливості маневру. Його виконують залежно від ширини проїзної частини прямим поворотом або із застосуванням заднього ходу. При розвороті не рекомендується повертати рульове колесо автомобіля, що стоїть на місці. Автомобіль має рухатись хоча б із мінімальною швидкістю. Це полегшує маневр, знижує знос шин передніх коліс і деталей рульового керування.



Розворот на перетині доріг є складним маневром, при якому необхідно бачити всіх можливих учасників дорожнього руху, і виконувати його чітко, щоб нікому не створювати перешкод. Для виконання розвороту треба спочатку перелаштуватися в крайній лівий ряд (для доріг із двома й більше смугами руху) та оцінити умови оглядовості і безпечного виконання маневру (дорога у зустрічному напрямку повинна проглядатися не менше ніж на 100 м). Якщо наближається зустрічний потік транспортних засобів, необхідно на обраному місці розвороту зупинитися та пропустити його.



Під час розвороту необхідно контролювати поведінку транспортного засобу, що рухається позаду. Він може здійснювати лівий поворот за малим, а в деяких випадках і за великим радіусом. У результаті перетину траєкторій руху може статися ДТП. Правила зобов'язують такого водія дати дорогу транспортному засобу, який здійснює розворот попереду. Однак така вимога з'явилася в Правилах нещодавно й не всі водії знають про неї.

10.5. Поворот необхідно виконувати так, щоб при виїзді з перехрещення проїзних частин транспортний засіб не опинився на смузі зустрічного руху, а у разі повороту праворуч слід рухатися ближче до правого краю проїзної частини, крім випадку виїзду з перехрестя, де організовано круговий рух, де напрямок руху визначено дорожніми знаками чи дорожньою розміткою або де рух можливий лише в одному напрямку.





Під час повороту на дорогу, що має зустрічний напрямок руху транспортних засобів, водії, які вчиняють поворот ліворуч, зобов'язані виконати поворот без виїзду на смугу зустрічного руху. Тому на більшості перехресть необхідно рухатися так, щоб передбачуваний центр перехрещення проїзних частин залишався завжди зліва від водія, який здійснює маневр.

*За порушення правил проїзду перехресть або неправильне розташування транспортного засобу на проїзній частині законодавством передбачена відповідальність - штраф від 425 до 510 грн. Якщо при цьому виникне аварійна ситуація, винуватця можуть позбавити права керування транспортними засобами на строк від 6 до 12 місяців (ст.122 КУпАП).*

10.6. Якщо транспортний засіб через свої габарити або інші причини не може виконати поворот чи розворот з відповідного крайнього положення, дозволяється відступити від вимог пункту 10.4 цих Правил, якщо це не суперечить вимогам заборонних чи наказових дорожніх знаків, дорожньої розмітки та не створить небезпеки чи перешкод іншим учасникам руху. У разі потреби, для забезпечення безпеки дорожнього руху, слід звернутися за допомогою до інших осіб.



Це правило, перш за все, стосується водіїв великогабаритних, великовантажних транспортних засобів, транспортних составів, автобусів і тролейбусів, радіус повороту яких значно більше траєкторії руху звичайного автомобіля або мікроавтобуса. Водії, які виконують такий маневр, несуть відповідальність за можливі наслідки, які можуть створити аварійну ситуацію або призвести до утворення дорожньо-транспортної пригоди.

Під час повороту задні колеса довгомірного транспортного засобу завжди зміщуються до центру повороту, тому водії транспортних засобів, які знаходяться поруч із таким довгоміром, повинні проявити уважність і виключити можливість перетину траєкторій руху і зіткнення при маневруванні у межах проїзної частини, на перетинах доріг, а також у місцях в'їзду на прилеглу територію та виїзду з неї.

10.7. Розворот забороняється:

а) на залізничних переїздах;

Перед переїздами розворот не заборонений, за умови дотримання Правил дорожнього руху (вимог дорожніх знаків і розмітки).

б) на мостах, шляхопроводах, естакадах і під ними;

в) у тунелях;

г) за видимості дороги менше 100 м хоча б в одному напрямку;

ґ) на пішохідних переходах і ближче 10 м від них з обох боків, крім випадку дозволеного розвороту на перехресті;

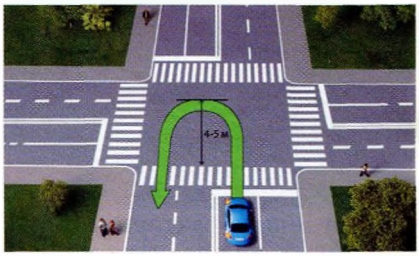
д) на автомагістралях, а також на дорогах для автомобілів, за винятком перехресть і місць, позначених дорожніми знаками 5.26 чи 5.27.




На ділянках доріг, де місце для розвороту має певну протяжність, деякі водії допускають грубу помилку. Під'їжджаючи до розвороту першими, вони стають на самому його початку. Така тактика ускладнює виконання маневру наступним транспортним засобам. У подібній ситуації автомобіль треба зупиняти не на початку, а в самому кінці розвороту. Тоді розворот зможуть виконати одночасно декілька транспортних засобів. При цьому, звичайно ж, необхідно суворо контролювати радіус траєкторії руху, щоб уникнути бокового зіткнення.



Водії, які здійснюють розворот одночасно із транспортним засобом попереду, ні у якому разі не мають випереджати його під час розвороту, оскільки він закриває або закриє повний огляд дороги зустрічного напрямку. Іноді буває, що передній автомобіль йде на розворот у той момент, коли по правій смузі зустрічного напрямку ще рухається транспортний засіб. У цьому випадку зіткнення "другого на розвороті", випереджаючого автомобіля, із зустрічним неминуче.




Розвертатися на перехресті за пішохідним переходом, що прилягає до перехрестя, можна, якщо такий розворот не заборонений засобами регулювання дорожнього руху (розміткою, знаками та іншим.).

До перелічених місць, в яких заборонено розворот, необхідно додати ще ділянки дороги, на яких встановлено заборонний дорожній знак 3.24 "Розворот заборонено" і перехрестя із встановленими інформаційно-вказівними дорожніми знаками 5.16 і 5.18, що позначають напрямок руху по смугах, якщо їх вказівками не передбачений лівий поворот із крайньої лівої смуги.

## Місця, в яких заборонено розворот



Залізничні переїзди



Мости, шляхопроводи



Тунелі



Видимість дороги менше 100 метрів



Пішохідні переходи



Дорога для автомобілів



Автомагістралі



Знак 3.24 "Розворот заборонено"



Знак 4.1 "Рух прямо"



Знак 5.16 "Напрямок руху по смугах"



Знак 5.18 "Напрямок руху по смузі"

При підготовці до маневру на перехресті водій повинен пам'ятати особливості дорожніх знаків, що не забороняють розворот:

**Дорожні знаки, що не забороняють розворот**



Знак 3.23 "Поворот ліворуч заборонено"



Знак 4.3 "Рух ліворуч"



Знак 4.5 "Рух прямо і ліворуч"



Знак 4.6 "Рух ліворуч і праворуч"



Знак 5.16 "Напрямок руху по смугах"



Знак 5.18 "Напрямок по смузі"

10.8. Якщо в місці з'їзду з дороги є смуга гальмування, водій, який має намір повернути на іншу дорогу, повинен своєчасно перестроїтися на цю смугу і знижувати швидкість тільки на ній.

Якщо в місці в'їзду на дорогу є смуга розгону, водій має рухатися по ній і вливатися в транспортний потік, даючи дорогу транспортним засобам, що рухаються по цій дорозі.

Перетини й примикання автомобільних доріг мають забезпечувати максимальну безпеку та зручність руху транспортних засобів із найменшою втратою часу в межах перетину або примикання. Одним із методів є облаштування смуги гальмування та розгону.



Такі перехідно-швидкісні смуги облаштовують на перетинах і примиканнях доріг на одному та різних рівнях, поблизу автозаправних станцій, майданчиків відпочинку, автобусних зупинок та в інших місцях, де необхідно забезпечити умови для зниження швидкості (на смузі гальмування) або розгону до швидкості транспортного потоку (на смузі розгону).

Довжина цих смуг залежить від категорії дороги та інших факторів і становить від 60 до 310 м. Від основної проїзної частини смуги виділяються розміткою 1.8 (широка переривчаста лінія), їх позначають дорожніми знаками 5.20.1-5.20.3 "Початок додаткової смуги руху"

У водіїв, що рухаються основною дорогою, необхідність перестроювання на перехідно-швидкісну смугу виникає лише у двох випадках: під час підготовки до повороту на дорогу, що примикає, або його транспортний засіб не може забезпечити мінімально допустиму швидкість для основної смуги руху, зазначену на дорожньому знаку 5.20.2.

10.9. Під час руху транспортного засобу заднім ходом водій не повинен створювати небезпеки чи перешкод іншим учасникам руху. Для забезпечення безпеки руху він у разі потреби повинен звернутися за допомогою до інших осіб.

Рух заднім ходом є досить небезпечним водійським маневром, оскільки доволі часто стає причиною дорожньо-транспортних пригод. Найпоширенішими із них є: наїзд на пішохода, зіткнення із автомобілем або наїзд на будь-яку дорожню перешкоду.

Рух заднім ходом дозволяється тільки у випадку, коли не створюються перешкоди іншим учасникам дорожнього руху, включаючи пішоходів. Із цього випливає простий висновок: якщо при русі заднім ходом транспортний засіб став учасником дорожньо-транспортної пригоди, то у ДТП обов'язково звинуватять його водія.



Під час руху заднім ходом водій повинен враховувати всі його особливості, пов'язані із обмеженою оглядовістю і незручністю

спостереження за дорогою. Перш ніж виконати цей складний маневр, треба переконатися, що шлях за автомобілем вільний, а дорога не має небезпечних дефектів. Розраховувати в цьому випадку на дзеркала заднього огляду не варто - небезпека може опинитися у "сліпій" зоні автомобіля. Краще обійти його ззаду (особливо після стоянки) та особисто переконатися в безпеці руху заднім ходом.



Існують нескладні методи захисту від неприємностей під час руху заднім ходом на парковках. Якщо є можливість - обирайте паркувальне місце, при виїзді із якого ви будете рухатися вперед. На завантаженій стоянці, де немає такої можливості, намагайтеся заїжджати на місце стоянки заднім ходом, щоб потім виїжджати уперед, а не здавати назад.



Перевага такого способу полягає в тому, що на під'їзді до паркувального місця можна зайвий раз озирнутися, що добре з точки зору безпеки, у той час, як при виїзді заднім ходом огляд обмежено машинами, що стоять поруч.



Під час руху заднім ходом необхідно контролювати не тільки задню частину автомобіля, але й крайні передні точки лівого (при повороті праворуч) і правого (при повороті ліворуч) крила. Головою потрібно крутити на всі 360 градусів.

У разі складної дорожньої ситуації при русі заднім ходом Правила пропонують скористатися допомогою інших осіб, у якості яких можуть виступати як пасажири транспортного засобу, так і пішоходи. Помічники можуть простежити за тим, щоб при русі водій не зачепив інші автомобілі або інші перешкоди. Крім того, помічник може подати жест транспортним засобам, що наближаються, й вони дозволять водієві завершити свій маневр.

10.10. Забороняється рух транспортних засобів заднім ходом на автомагістралях, дорогах для автомобілів, залізничних переїздах, пішохідних переходах, перехрестях, мостах, шляхопроводах, естакадах, у тунелях, на в'їздах і виїздах з них, а також на ділянках доріг з обмеженою оглядовістю чи недостатньою видимістю.

Дозволяється рух заднім ходом на дорогах з одностороннім рухом за умови дотримання вимог пункту 10.9 цих Правил та неможливості під'їхати до об'єкта іншим чином.

**Місця, в яких заборонений рух заднім ходом**



Залізничні переїзди


Мости, шляхопроводи


Тунелі


Недостатня видимість


Пішохідні переходи


Автомагістралі


Дороги для автомобілів

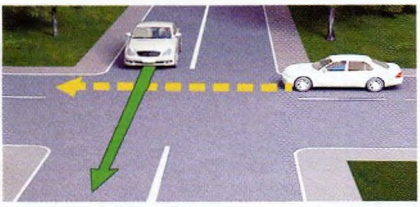

Недостатня оглядовість

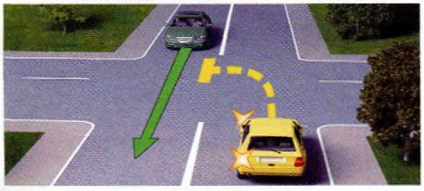
Необхідно пам'ятати, що Правила не забороняють рух заднім ходом під мостами, шляхопроводами та естакадами.

Слід звернути увагу на типову помилку, якої вдаються деякі водії на перехрестях при русі у транспортних "тягучках". Після перетину стоп-лінії вони помічають увімкнення забороннього сигналу світлофора, зупиняються й починають іноді здавати назад, якщо зупинка сталася на пішохідному переході. Цього робити не можна ні в якому разі, оскільки рух заднім ходом на переході може виявитися занадто небезпечним. Правила забороняють такі дії. Якщо це сталося, і машина виїхала на пішохідний перехід - у більшості випадків краще залишатися на місці.

*За порушення правил руху заднім ходом, якщо воно не спричинило створення аварійної ситуації або дорожньо-транспортної пригоди, адміністративні штрафи не передбачені. Водія-порушника очікує лише попередження (ст. 125 КУпАП).*

10.11. У разі коли траєкторії руху транспортних засобів перетинаються, а черговість проїзду не обумовлена цими Правилами, дати дорогу повинен водій, до якого транспортний засіб наближається з правого боку.







Цей пункт Правил встановлює єдине для всіх водіїв "правило правої руки" - перевагою завжди користується транспортний засіб, що рухається праворуч, якщо інше не встановлено технічними засобами організації дорожнього руху (світлофорами, дорожніми знаками) або регулювальником. Виняток становлять транспортні засоби, які виїжджають із прилеглих територій, їм давати дорогу не треба.

Слід пам'ятати, що дане правило не поширюється і на трамваї, які мають перевагу на нерегульованих перехрестях рівнозначних доріг. Незалежно від розташування трамвая (ліворуч або праворуч) йому необхідно давати дорогу.

На практиці "правило правої руки" спрацьовує далеко не завжди, тому що коли його вводили, транспортних засобів на дорогах було значно менше. У мегаполісах із високою інтенсивністю руху, коли часто виникає ДТП або у автомобіля на одній із смуг руху зупиняється двигун, водії часто користуються так званим "правилом стіжка". Незалежно від розташування на дорозі та своєї переваги автомобілі, що рухаються по вільній смузі, по черзі пропускають автомобілі із смуги, яка "стоїть". Як показує досвід, завдяки подібній культурі поведінки водіїв затор на дорозі можна здолати швидше, ніж при неухильному виконанні ПДР, у тому числі і "правила правої руки".

У питаннях маневрування особливу небезпеку являють собою любителі безладного та хаотичного перестроювання смугами, які своїми діями змушують інших водіїв змінювати напрямок руху або швидкість. Любителі "автослалому" вважають, що таким чином вони прискорюють свій рух у місті, але насправді вони прокладають маршрут до неминучого ДТП. Водій, перед яким несподівано з'являється "слаломіст", змушений різко гальмувати. Якщо водій транспортного засобу, що рухався позаду, не дотримався дистанції, - аварія неминуча. Звичайно, останнього звинуватять у недотриманні безпечної дистанції, але до відповідальності необхідно притягати й ініціатора аварійної обстановки. Для цього потрібно запам'ятати та занести до протоколу номер транспортного засобу "слаломіста". Якщо він зник, а свідки можуть підтвердити його провину, то відповідатиме він не тільки за створення аварійної ситуації, але й за залишення місця ДТП.

# 11. РОЗТАШУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ НА ДОРОЗІ

*За порушення правил розташування транспортних засобів на дорозі, законодавством передбачена відповідальність у вигляді штрафу в розмірі від 425 до 510 грн. Якщо порушення спричинило створення аварійної обстановки штраф збільшується до 850 грн. або порушника можуть позбавити права керування транспортними засобами на строк від 6 до 12 місяців (ст. 122 КУпАП).*

11.1. Кількість смуг на проїзній частині для руху нерейкових транспортних засобів визначається дорожньою розміткою або дорожніми знаками 5.16, 5.17.1, 5.17.2, а за їх відсутності - самими водіями з урахуванням ширини проїзної частини відповідного напрямку руху, габаритів транспортних засобів і безпечних інтервалів між ними.


5.16

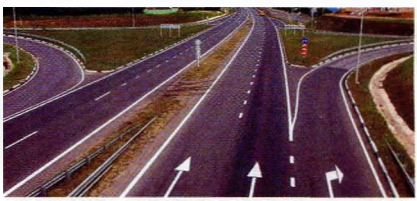

5.17.1


5.17.2

Для будь-якого водія смугу руху добре видно, якщо на дорозі присутня дорожня розмітка. Однак у реаліях дорожню розмітку добре видно протягом весняно - літнього періоду. Із настанням осені вона поступово втрачає свою видимість, а наприкінці зими її взагалі не видно і водіям доводиться самостійно визначати смугу руху. За наявності транспортного потоку зробити це - не складно, а за його відсутності доводиться користуватися окоміром. Правда у цьому є своя перевага - звинуватити водія у порушенні вимог невидимої дорожньої розмітки практично неможливо.

Відповідно до вимог державного стандарту ДСТУ 2587-94 "Розмітка дорожня. Технічні вимоги. Методи контролю. Правила застосування" відстань видимості горизонтальної розмітки визначається із рівня очей водія звичайного легкового автомобіля - 1,2 метра, і повинна знаходитись у межах від 70 до 200 метрів залежно від часу доби та категорії дороги (місцева, магістральна, загальнодержавна, автомагістраль).

Для збільшення відстані видимості горизонтальної розмітки у темний час доби, на ділянках доріг, які не мають стаціонарного електричного освітлення, до розмічальних матеріалів повинні додаватися світлоповертальні добавки (скляні мікрокульки) або поверхні повинна надаватись груба форма. Поверхня "кнопок" має бути світлоповертальною. На дорогах державного значення горизонтальна розмітка повинна бути світлоповертальною, а на інших - переважно світлоповертальною. Світлоповертальна розмітка повинна застосовуватися і у випадках, коли цього вимагає інтенсивність руху, при поганій освітленості, або при повній відсутності освітлення на дорозі.







Ширина розміченої смуги для руху транспортних засобів повинна забезпечувати безпечний інтервал між рухомими транспортними засобами і не може бути менше 3-х метрів. Допускається зменшення ширини смуги для руху легкових автомобілів до 2,75 метрів за умови введення необхідних обмежень режиму руху. Ця вимога міститься у згаданому вище стандарті.

11.2. На дорогах, які мають дві і більше смуг для руху в одному напрям нерейкові транспортні засоби повинні рухатися якнайближче до правого кр проїзної частини, крім випадків, коли виконується випередження, об'їзд перестроювання перед поворотом ліворуч чи розворотом.





Дана вимога Правил обумовлена необхідніс формування у водіїв єдиного правила розташуван транспортних засобів на проїзній частині. При р по дорозі, що має кілька смуг для руху в одно напрямку, водії повинні використовувати пра смугу руху, якщо вона вільна. Водії можу використовувати ліву смугу руху для поворо ліворуч або розвороту, випередження чи об'їз перешкоди.

У цьому питанні найбільш часто виникают спірні ситуації із приводу того, що є перешкодо Згідно із визначенням п.1.10 Правил - це нерухом об'єкт у межах смуги руху транспортного засобу а об'єкт, що рухається попутно в межах цієї смуги (з винятком транспортного засобу, що рухаєтьс назустріч загальному потоку транспортних засобів і змушує водія маневрувати або зменшувать швидкість аж до зупинки транспортного засобу.

Нерухомим об'єктом, що створює перешкод для руху, може бути все що завгодно - дорожні ями напливи, сторонні предмети на дорозі інше. Рухо мим об'єктом, що створює перешкоду для інши транспортних засобів, вважається будь-який транспортний засіб, швидкість руху яко не перевищує 30 км/год.

11.3. На дорогах із двостороннім рухом, які мають по одній смузі для руху в кожному напрямку, за відсутності суцільної лінії дорожньої розмітки чи відповідних дорожніх знаків виїзд на смугу зустрічного руху можливий лише дл обгону та об'їзду перешкоди або зупинки чи стоянки біля лівого краю проїзної частини в населених пунктах у дозволених випадках, при цьому водії зустрічного напрямку мають перевагу.





Виїзд на смугу зустрічного руху є досить небезпечним маневром, оскільки може закінчитися лобовим зіткненням транспортних засобів, із найтяжчими наслідками. Тому Правила визначають виняткові випадки, коли такий виїзд дозволяється або об'їзд перешкоди, або зупинка біля лівого краю проїзної частини.

У населених пунктах дозволяється виїзд на смугу зустрічного руху для зупинки чи стоянки транспортних засобів на лівій стороні дороги, яка має по одній смузі для руху у кожному напрямку, якщо така дорога не має трамвайних колій посередині або не розділена суцільною лінією - розміткою 1.1 (пункт 15.3 ПДР ).

За межами населених пунктів зупинка біля лівого краю проїзної частини заборонена у всіх випадках, якщо тільки водій не виконає розворот для постановки транспортного засобу у напрямку руху транспортного потоку.

11.4. На дорогах з двостороннім рухом, які мають щонайменше дві смуги для руху в одному напрямку, забороняється виїжджати на призначений для зустрічного руху бік дороги.

За наявності двох смуг для руху в одному напрямку необхідність виїзду на смугу зустрічного руху взагалі відсутня, оскільки зробити об'їзд перешкоди або обгін (у даному випадку цей маневр є випередженням) можна лівою смугою. Винятком можуть стати ситуації, за яких усі смуги зайняті (ремонтні роботи, дорожньо-транспортна пригода, інше). У цьому випадку Правила не забороняють виїзд на смугу зустрічного руху. При цьому перевага у русі зберігається за зустрічним транспортом.



На дорогах, які мають щонайменше дві смуги для руху в одному напрямку, смуги руху зустрічних транспортних потоків розділяються, як правило, подвійною суцільною лінією розмітки або розділювальною смугою. Перетинати подвійну суцільну або виїжджати на розділювальну смугу водіям категорично заборонено Правилами.

11.5. На дорогах, які мають дві і більше смуги для руху в одному напрямку, виїзд на крайню ліву смугу для руху в цьому ж напрямку дозволяється, якщо праві зайняті, а також для повороту ліворуч, розвороту або для зупинки чи стоянки на лівому боці дороги з одностороннім рухом у населених пунктах, коли це не суперечить правилам зупинки (стоянки).

Дана вимога Правил обумовлена необхідністю забезпечення високої пропускної спроможності автомобільних доріг, при якій транспортні засоби, що рухаються із меншою швидкістю, займають праві смуги. Однак ніхто не забороняє рухатися по правій смузі із більшою швидкістю, здійснюючи випередження транспортних засобів, що рухаються лівіше.


5.16


5.5



У населених пунктах зупинка та стоянка транспортних засобів дозволяються на лівому боці дороги, що має по одній смузі для руху в кожному напрямку (без трамвайних колій посередині) і не розділена суцільною лінією розмітки, а також на лівому боці дороги з одностороннім рухом (п.15.3 ПДР).

11.6. На дорогах, які мають три і більше смуги для руху в одному напрямку, вантажним автомобілям з дозволеною максимальною масою понад 3,5 т, тракторам, самохідним машинам і механізмам дозволяється виїжджати на крайню ліву смугу лише для повороту ліворуч та розвороту, а у населених пунктах на дорогах з одностороннім рухом, крім цього, - для зупинки зліва, в дозволених випадках, з метою завантаження чи розвантаження.

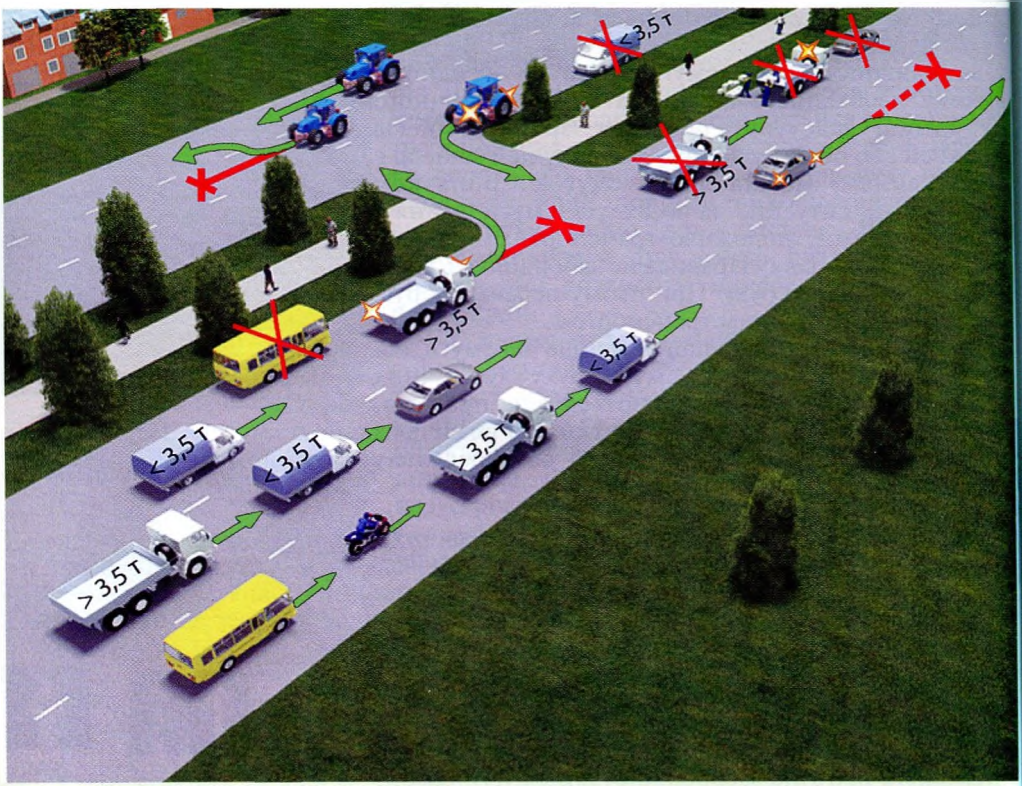
Як правило, ліва смуга призначена для руху більш швидкісних транспортних засобів - легкових автомобілів, автомобілів швидкої медичної допомоги, пожежних, аварійних та оперативних служб.


5.16


5.5

11.7. Транспортні засоби, швидкість руху яких не повинна перевищувати 40 км/год або які з технічних причин не можуть розвивати таку швидкість, повинні рухатися якнайближче до правого краю проїзної частини, крім випадків, коли виконується обгін, об'їзд або перестроювання перед поворотом ліворуч чи розворотом.

**Припустиме розташування транспортних засобів на багаторядній дорозі**




11.8. По трамвайній колії попутного напрямку, розташованій на одному рівні з проїзною частиною для нерейкових транспортних засобів, дозволяється рух за умови, що це не заборонено дорожніми знаками чи дорожньою розміткою, а також під час випередження, об'їзду, коли ширина проїзної частини недостатня для виконання об'їзду, без виїзду на трамвайну колію.



Якщо проїзна частина має дві смуги для руху в одному напрямку, виїжджати на трамвайну колію заборонено, окрім як для повороту ліворуч або розвороту, якщо це не заборонено дорожніми знаками.

Дорожнім знаком, що забороняє рух по трамвайній колії, є інформаційно-вказівний знак 5.8, що виділяє на дорозі смугу для руху маршрутних транспортних засобів. Виїзд на трамвайну колію також заборонений, якщо він відділений від проїзної частини суцільною лінією розмітки.



Знак 5.8

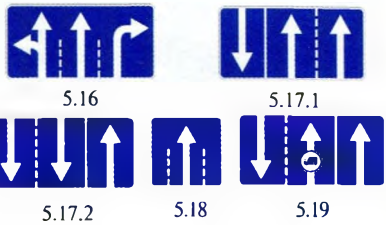
На перехресті дозволяється виїжджати на трамвайну колію попутного напрямку в тих самих випадках, але за умови відсутності перед перехрестям дорожніх знаків 5.16-5.19.

Зазначені інформаційно-вказівні знаки позначають напрямок руху по смугах. При їх наявності, незалежно від позначеної кількості смуг, виїжджати на трамвайну колію на перехресті заборонено.

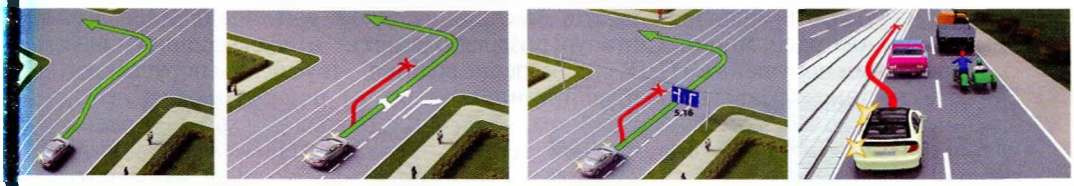
Поворот ліворуч або розворот повинні виконуватися з трамвайної колії попутного напрямку, розташованої на одному рівні з проїзною частиною для нерейкових транспортних засобів, якщо інший порядок руху не передбачено дорожніми знаками 5.16, 5.18 або розміткою 1.18.

В усіх випадках не повинно створюватися перешкод для руху трамвая.

За наявності трамвайної колії поворот ліворуч або розворот виконуються тільки із трамвайної колії попутного напрямку (для виключення перешкод для зустрічного трамвая), якщо інший порядок не передбачений інформаційно-вказівними дорожніми знаками чи дорожньою розміткою, які визначають дозволені напрямки руху по смугах.




**Припустимі маневри водія при наявності трамвайної колії**



11.9. Забороняється виїжджати на трамвайну колію зустрічного напрямку, відокремлені від проїзної частини трамвайні колії та розділювальну смугу.

Якщо трамвайні колії відокремлені від проїзної частини суцільною лінією розмітки або бордюром, виїжджати на них не можна.



Розділювальна смуга, на яку заборонений виїзд, - це виділений конструктивно або за допомогою суцільних ліній дорожньої розмітки 1.1 або 1.2 елемент автомобільної дороги, який розділяє суміжні проїзні частини. Розділювальна смуга не призначена для руху або стоянки транспортних засобів (п.1.10 ПДР). Елементом дороги може бути газон, але виїжджати на нього навряд чи комусь заманеться. А от якщо елементом є якась "нейтральна смуга" на дорожньому полотні між транспортними потоками протилежних напрямків, потрібно завжди пам'ятати, що виїзд на таку розділювальну смугу заборонений.



11.10. На дорогах, проїзна частина яких поділена на смуги руху лініями дорожньої розмітки, забороняється рухатися, займаючи одночасно дві смуги. Наїжджати на переривчасті лінії розмітки дозволяється лише під час перестроювання.

Рух проїзною частиною одночасно по двох смугах передбачає ситуацію, за якої водій транспортного засобу "пропускає" розділювальну дорожню розмітку під днищем свого автомобіля. Така манера водіння знижує пропускну спроможність автомобільних доріг і тому на такий рух накладено заборону.



11.11. При інтенсивному русі змінювати смугу дозволяється лише для об'їзду перешкоди, по вороту, розвороту або зупинки.




Крім загальноприйнятих і очевидних порушень Правил, які становлять небезпеку для життя, також іс нують порушення, що мають велику вірогідність ство рення аварійних ситуацій, і заподіюють незручності ін шим учасникам дорожнього руху, що знижує безпеку прогнозованість ситуації на дорозі.

Інтенсивна зміна смуг руху в багатьох країна визнається ознакою агресивної поведінки за кермом До таких самих ознак відноситься підрізання пр обгоні, інтенсивне блимання фарами автомобілю, який рухається попереду зловживання звуковим сигналом, образа інших водіїв, агресивна міміка і жестикуляція перешкоджання обгону. І якщо за кордоном такі порушення жорстко караються, то в українській практиці вони найчастіше списуються на незадовільні дорожні умови, що практично повністю знімає відповідальність із водіїв-агресорів. Однією з головних причин агресивної поведінки на дорогах вважається зростання інтенсивності руху.

У законодавстві більшості штатів Америки, а також у Великобританії, Франції, Німеччини, Австралії, Японії, Сінгапурі розділено поняття "недбале водіння" - пов'язане із ненавмисним порушенням ПДР, і "небезпечне водіння" - із умисним порушенням ПДР. Недбале водіння визнається адміністративно-правовим порушенням, а небезпечне водіння - кримінально-караним діянням, як більш серйозна форма необережності та недбалості. Існує навіть спеціальний термін, що характеризує водіїв, найбільш схильних до прояву агресії на дорозі та частих порушень - "accident prone driver".

11.12. Водій, який здійснює поворот на дорогу, що має смугу для реверсивного руху, може перестроюватися на неї тільки після проїзду реверсивного світлофора з сигналом, що дозволяє рух, і якщо це не суперечить пунктам 11.2, 11.5 та 11.6 цих Правил.

Виїзд на смугу реверсивного руху допускається лише в тому випадку, якщо інші смуги зайняті транспортними засобами, що рухаються із меншою швидкістю. Сигнал реверсивного світлофора повинен підтвердити відсутність ймовірності появи зустрічного транспорту. Правилами не заборонено в'їзд безпосередньо під реверсивний світлофор без зміни смуги руху.

11.13. Забороняється рух транспортних засобів по тротуарах і пішохідних доріжках, крім випадків, коли вони застосовуються для виконання робіт або обслуговування торговельних та інших підприємств, розташованих безпосередньо біля цих тротуарів або доріжок, за відсутності інших під'їздів і за умови виконання вимог пунктів 26.1-26.3 цих Правил.



Будь-який рух транспортних засобів у згаданих місцях має здійснюватися за умови беззаперечного надання переваги пішоходам. Їх безпека забезпечується виконанням водієм правил руху в пішохідній зоні.

11.14. Рух по проїзній частині на велосипедах, мопедах, гужових возах (санях) і вершникам дозволяється лише в один ряд по правій крайній смузі якомога правіше, за винятком випадків, коли виконується об'їзд. Поворот ліворуч та розворот дозволяється на дорогах з однією смугою для руху в кожному напрямку і без трамвайної колії посередині. Дозволяється рух по узбіччю, якщо це не створить перешкод пішоходам.

У випадках, якщо дорога має дві та більше смуги для руху в одному напрямку, зазначені учасники дорожнього руху не можуть виїжджати в лівий ряд для повороту ліворуч чи розвороту. У цьому випадку велосипедист повинен стати пішоходом, зійти з велосипеда та перевести його по пішохідному переходу.

# 12. ШВИДКІСТЬ РУХУ

*За перевищення дозволеної швидкості руху більш як на 20 км/год законодавством передбачена відповідальність у вигляді штрафу в розмірі від 255 до 340 грн. Якщо перевищення складе 50 км/год і більше, - штраф збільшиться до 680 грн. Якщо порушення потягне за собою створення аварійної обстановки, штраф збільшиться до 850 грн., або порушника можуть позбавити права керування транспортними засобами на строк від 6 до 12 місяців (ст. 122 КУпАП).*

Відповідно до "Переліку технічних засобів для фіксації порушень правил дорожнього руху", затвердженому Наказом МВС від 1.03.2010 р. № 33, в Україні офіційно затверджені наступні вимірювачі швидкості (радари): радіолокаційні - "Беркут", "Сокіл", "Іскра -1", "Радіс"; відеозаписуючі - "Рапіра", "Візир", "Арена"; лазерний вимірювач швидкості транспортних засобів "TruCAM". Використання інших технічних засобів для фіксації швидкості транспортних засобів співробітникам ДАІ заборонено!

**Дозволені технічні засоби для вимірювання швидкості руху транспортних засобів**



Беркут Сокіл Іскра Радіс Візир Трукам

Відповідно до Закону "Про метрологію та метрологічну діяльність" радари, як засоби вимірювальної техніки, можуть використовуватися, якщо вони відповідають вимогам по точності, встановленим для цих засобів, у певних умовах їх експлуатації, і тільки за умови, що вони пройшли державну метрологічну повірку, результати якої оформляються відповідним свідоцтвом. Наявність такого документа - це запорука того, що результати вимірювань точні. Без цього застосовувати показання радарів у якості доказу по справі про порушення водієм допустимої швидкості руху не можна.

12.1. Під час вибору в установлених межах безпечної швидкості руху водій повинен ураховувати дорожню обстановку, а також особливості вантажу, що перевозиться, і стан транспортного засобу, щоб мати змогу постійно контролювати його рух та безпечно керувати ним.



Згідно зі статистикою 40% дорожньо-транспортних пригод відбувається через перевищення швидкості руху. Бажання більшості водіїв рухатися максимально швидко є цілком природнім, проте досить часто при потраплянні в ДТП їх звинувачують саме в неправильному виборі швидкості руху.

Керуючи транспортним засобом на підвищеній швидкості, водій ризикує двічі: по-перше, це зменшує час, необхідний для реагування, а по-друге, збільшує кількість кінетичної енергії (тієї, що звільняється при зіткненні). Це математичні та фізичні закони, і нічого тут не вдієш.

Збільшення швидкості зменшує здатність водія вчасно зреагувати на небезпеку. Звичайний час реакції - 0,75-1,5 секунди. На швидкості 80 км/год, дистанція

реагування становить приблизно 25 метрів. На швидкості 110 км/год це 35 метрів. І цифри ще не включають у себе гальмовий шлях! В середньому різниця мі дистанціями реагування при 80 і 110 км/год складає близько десяти метрів. Якщ сподіватися виключно на гальмування, то будь-яка небезпека в межах дистанц реагування - це вже проблема, водій просто не встигає відреагувати на неї. Особлив це важливо вночі, в умовах поганої видимості. Чи знаєте ви, на якій відстані ва фари висвітять небезпеку? Коли це відбувається, почасти уникнути її вже неможливо.

Уміння визначити максимально можливу, але безпечну швидкість, характеризу майстерність водія. На безпечну швидкість руху впливають основні три складові - водій, транспортний засіб, дорожні умови.



*Водій* - під час вибору швидкості руху необхідно виходити із можливості бачити та розуміти дорожню обстановку (знаки та світлофори, дії інших водіїв і пішоходів), своєчасно приймати правильні рішення і встигати оперувати органами керування (кермом, покажчиками повороту, передачами та іншими). Одним з основоположних чинників є майстерність водія. Також потрібно враховувати вік психофізіологічний стан під час керування транспортним засобом. Зі збільшенням швидкості руху у водія звужується поле зору й з'являється так званий тунельний ефект. Якщо в автомобілі, що стоїть, поле зору становить приблизно 120° , то на швидкості 100 км/год воно звужується до 22 °.



*Транспортний засіб* - завжди треба враховувати його технічний стан і надійність при виборі безпечної швидкості руху. На слизькій дорозі велику роль відіграє стан коліс. Якщо взимку на транспортному засобі встановлена літня гума, ймовірність потрапляння в ДТП збільшується в декілька разів, навіть у нескладних ситуаціях.



На зчеплення з дорогою впливає також завантаження транспортного засобу. При розміщенні вантажу в багажнику, передок автомобіля підіймається. Це погіршує керованість і збільшує ймовірність перекидання автомобіля. При розміщенні вантажу за межами багажника завжди виникає небезпека його випадіння, а це може спричинити дорожньо-транспортну пригоду, з усіма її наслідками.




*Дорожні умови* - є однією зі складових дорожньої обстановки. Для прийняття правильного рішення під час визначення швидкості руху водієві необхідно мати відповідні знання та навички в оцінці дорожніх умов. Особливо важливо для водія - вміти оцінювати зчіпні якості дорожнього покриття, а також знати причини його підвищеної слизькості. Це допоможе правильно визначити величину гальмового шляху, вибрати безпечну дистанцію та швидкість руху.

Про наслідки обмерзання, ожеледиці або випадіння сніжного покриву на поверхню дороги знають практично всі, навіть водії-початківці. Проте небезпеку на дорозі, яка має гарні зчіпні якості, можуть створити окремі, невеликі ділянки

слизького дорожнього покриття, що утворились в результаті його зносу та шліфування колесами автомобілів.

Такі ділянки бувають у місцях, де часто змінюється режим руху автомобілів, перемикаються передачі та відбуваються прискорення й гальмування: перед перехрестями, пішохідними переходами, безпосередньо на них і за ними, на поворотах, перед підйомами та спусками, у зонах зупинок громадських транспортних засобів, перед ділянками з обмеженою оглядовістю і на них.

На дорогах також можуть бути ділянки, які найбільш часто піддаються забрудненню та зволоженню. Це примикання або перетин із дорогами, що не мають твердого покриття, ділянки доріг із грунтовими узбіччями, під'їзди до мостів, водовідвідних труб. Зволоження внаслідок туману спостерігається на ділянках доріг,що знаходяться поблизу великих водоймищ.

Восени на ділянках доріг, що проходять через лісові масиви або лісонасадження, слизькість дорожнього покриття збільшується за рахунок опалого листя. Різке погіршення зчеплення колеса з дорогою створює небезпеку ковзання, занесення, збільшення гальмового шляху. Таке погіршення може відбутися при з'їзді з дороги із покриттям з гарним зчепленням, на дорогу з покриттям із гіршим зчепленням. Наприклад, із шорсткого на гладке, із сухого на мокре, із твердого на м'яку, брудну або грунтову дорогу чи узбіччя.

Несподівана небезпека може виникнути й у разі наїзду колесами одного боку автомобіля на грудки бруду, що лежать на дорожньому покритті. При великій швидкості ком бруду, що опинився під одним із ведучих коліс, може викликати його пробуксовку, а це створить різку зміну напрямку руху автомобіля, тобто його занесення.

Небезпечним є заїзд на м'яку землю, бруд, сніговий замет. Це може статися при роз'їзді із зустрічним автомобілем або обгоні на дорогах із невеликою шириною проїзної частини. Колеса одного боку автомобіля, зустрівши підвищений опір, можуть різко змінити напрямок руху автомобіля, що при значній швидкості становить серйозну небезпеку.

Для вибору безпечної швидкості водій повинен враховувати ще й профіль дороги - спуски, підйоми, повороти, звуження. На криволінійних ділянках дороги умови руху ускладнюються. Тут виникає бічна інерційна сила, яка прагне змістити, а в деяких випадках і перекинути автомобіль убік, протилежний повороту. Чим крутіше поворот, чим менше радіус закруглення, тим він небезпечніший. Особливо небезпечним є поворот в кінці звуженого спуску. На
























початку, через спотворення у сприйнятті, водій не може точно визначити кривизну повороту у кінці спуску, тому реальні умови можуть застати його зненацька. На таких ділянках водії часто не можуть вписатись у поворот, втрачають керованість.

Підйоми та спуски - також несприятливі ділянки для руху транспортних засобів, причому залежність пряма: чим крутіше підйом або спуск, тим вище аварійність. Підйоми небезпечні тим, що автомобілі, через неправильний вибір попереднього режиму руху, не в змозі їх здолати, тому іноді скочуються назад через відмову гальмової системи або через слизьку дорогу. Крім того, підйоми небезпечні через обмеження видимості дороги на переломі підйому.

Спуски небезпечні в основному тим, що автомобіль під дією сили тяжіння прагне збільшити швидкість. Крім того, водії на спусках неправильно оцінюють швидкість свого й інших транспортних засобів (зазвичай менше, ніж вона є насправді). Часто гальмування двигуном (допоміжним гальмом) буває недостатньо, доводиться застосовувати звичайну гальмову систему. На тривалих крутих спусках, якщо часто користуватися колісним гальмом, воно може відмовити через перегрів гальмових барабанів. І абсолютно неприпустимо на крутих спусках використовувати накат.

ДТП на підйомах і спусках в основному відбуваються під час вимушеної зупинки, скочування назад, зіткнення при обгоні, перевищення безпечної швидкості руху на затяжних спусках, застосування екстреного гальмування. Місця дорожніх пригод зосереджуються у кінці підйомів, на опуклих вертикальних кривих, на поворотах в кінці спуску або підйому.

Особливо небезпечні несподівані звуження дороги, про які водій не був попереджений. Часто ДТП трапляються на мосту у западині, коли водій на великій швидкості з'їжджає під ухил. Тут також відбувається неправильна оцінка габаритів зустрічного транспорту і ширини проїзної частини, тому виникає бокове зіткнення.

Аварійно небезпечними є місця перетину доріг. Вони можуть бути в одному, двох або декількох рівнях. Безпека руху на перетинах доріг в одному рівні особливо залежить від рівня видимості і оглядовості. Особливістю таких доріг є перетин траєкторій руху транспортних засобів з різних напрямків, при якому утворюються конфліктні точки - потенційні місця ДТП.

Значний вплив на безпеку руху на перетинах доріг мають кути перетину. Дослідження показують, що найбільш безпечні перехрестя, розташовані під

гострим кутом (50-75 °). У цьому випадку водієві забезпечуються кращі оглядовість і умови для оцінки обстановки руху. Занадто гострий кут примикання (40°) стає небезпечним, оскільки автомобіль часто в'їжджає на нову дорогу без зниження швидкості (з ходу). При цьому водій інколи не вірно оцінює траєкторію руху конфліктуючих транспортних засобів. У цих випадках підвищують безпеку за допомогою смуг розгону та гальмування, які дозволяють плавно увійти в потік. Ще більшу безпеку забезпечують транспортні розв'язки на різних рівнях, де число конфліктних точок зведено до мінімуму.

Для вірної оцінки дорожньої ситуації, що впливає на вибір безпечної швидкості руху, водієві необхідно враховувати абсолютно всі фактори: наявність світлофорів, регулювальників, дорожніх знаків, покажчиків, ліній розмітки; швидкість транспортних засобів, що рухаються по суміжних смугах й у зустрічному напрямку, інтервали між ними; інтенсивність руху транспортних засобів і пішоходів на шляху прямування. Необхідно враховувати також тип автомобіля та його технічний стан, вид гальмового приводу, особливості розташування вантажу, ступінь освітленості дороги, власну кваліфікацію, фізичний та психологічний стан і т.п.

12.2. У темну пору доби та в умовах недостатньої видимості швидкість руху повинна бути такою, щоб водій мав змогу зупинити транспортний засіб у межах видимості дороги.



Одним з основних показників при визначенні безпечної швидкості руху є видимість у напрямку руху. Відповідно до проведених досліджень прийнято вважати, що при відстані видимості 100 м швидкість руху не повинна перевищувати 40 км/год, при відстані видимості 150 м - 60 км/год, при 200 м - 80 км/год. Швидкість руху автомобіля повинна бути такою, щоб видимість дороги попереду була більше, ніж гальмовий шлях автомобіля.

12.3. У разі виникнення небезпеки для руху або перешкоди, яку водій об'єктивно спроможний виявити, він повинен негайно вжити заходів для зменшення швидкості аж до зупинки транспортного засобу або безпечного для інших учасників руху об'їзду перешкоди.

Джерелом підвищеної небезпеки на дорогах є сукупність факторів, серед яких одне із перших місць посідають транспортні засоби. Це пов'язано із величезною їхньою кількістю, високою швидкістю руху, частим маневруванням, наявністю людського фактора, неможливістю миттєвої зупинки у разі виникнення небезпечної ситуації. Найчастіше в результаті ДТП транспортні засоби різко зупиняються після удару або перекидання, деформуються, відбувається заклинювання дверей, нерідкі пожежі, вибухи, викиди небезпечних речовин і т.д. Виявивши транспортний засіб, що виконує незрозумілий маневр, найкраще зменшити швидкість і зупинитися. Це найкращий спосіб запобігти ДТП або мінімізувати його наслідки .



Іншим джерелом небезпеки на дорогах є сторонні предмети, дорожні ями або напливи. Дорожні ями створюють неприємності усім без винятку водіям, особливо навесні, коли покриття дороги перетворюється на розорані поля. Шляховики щороку називають одні й ті самі причини: кліматичні умови, завантаженість магістралей або відсутність коштів на якісний ремонт доріг. Але, хто ж конкретно винен, якщо транспортний засіб пошкоджено при потраплянні в яму?

Деякі співробітники ДАІ, які прибули на місце ДТП, звинувачують водія в порушенні саме цього пункту Правил, мотивуючи тим, що той не вжив заходів для зменшення швидкості руху або зупинки. Складається протокол за 124-ою статтею КУпАП за вчинення ДТП і матеріали справи передаються до суду для розгляду питання про ступінь покарання водія. У підсумку він має розбитий автомобіль і можливе позбавлення права керування транспортними засобами строком до одного року. Прикро чи не так!

Однак, у даному питанні істотне значення має об'єктивність оцінки - чи міг водій своєчасно виявити дорожню перешкоду у вигляді ями, чи ні. В умовах достатньої видимості дороги та малої її завантаженості побачити яму досить легко. Із настанням темної пори доби, та якщо яма виявляється прихованою під водою, шанси водія на її виявлення практично зводяться до нуля. Якщо співробітник ДАІ з тих чи інших причин не може провести об'єктивну оцінку причини ДТП, потерпілий водій має право звернутися за допомогою до спеціально-підготовлених експертів через відповідне клопотання.



Знак 5.45



Знак 5.47


Знак 5.63.1

12.4. У населених пунктах рух транспортних засобів дозволяється із швидкістю не більше 60 км/год.

Обов'язковою ознакою населеного пункту є забудована територія (п.1.10 ПДР). Досить часто зустрічаються ситуації, при яких дорожні знаки, що позначають початок (кінець) населеного пункту, встановлені на значній відстані від початку (кінця) забудови. Слід пам'ятати, що державний стандарт ДСТУ 4100-2002 наказує установку знаків 5.45 і 5.46 виключно на фактичній межі забудови, що прилягає до дороги (п. 10.7.39).

Додаткові обмеження дозволеної швидкості руху у населених пунктах можуть вводитися лише у випадках, передбачених вимогами пункту 12.10 цих Правил.

Якщо назву населеного пункту вказано на синьому фоні (дорожній знак 5.47), обов'язок руху зі швидкістю 60 км/год виникає лише із місця установки дорожнього знака 5.63.1, що позначає початок щільної забудови.

12.5. У житлових і пішохідних зонах швидкість руху не повинна перевищувати 20 км/год.




Дана вимога обумовлена тим, що на відміну від автомобільних доріг у цих зонах пішоходам дозволено рух проїзною частиною, і вони користуються перевагою перед усіма видами транспортних засобів. Пішохідна зона позначається інформаційно-вказівним дорожнім знаком 5.33.

12.6. Поза населеними пунктами на всіх дорогах та на дорогах, що проходять через населені пункти, позначені знаком 5.47, дозволяється рух із швидкістю:

а) автобусам (мікроавтобусам), що здійснюють перевезення організованих груп дітей, легковим автомобілям з причепом і мотоциклам - не більше 80 км/год.;

б) транспортним засобам, якими керують водії із стажем до 2 років, - не більше 70 км/год;

в) вантажним автомобілям, що перевозять людей у кузові, та мопедам, - не більше 60 км/год;

г) автобусам (за винятком мікроавтобусів) - не більше 90 км/год;

ґ) іншим транспортним засобам: на автомобільній дорозі, що позначена дорожнім знаком 5.1 - не більше 130 км/год., на автомобільній дорозі з окремими проїзними частинами, що відокремлені одна від одної розділювальною смугою - не більше 110 км/год., на інших автомобільних дорогах - не більше 90 км/год.



Максимальна швидкість руху транспортних засобів - до 130 км/год, дозволяється виключно на автомагістралях

Наявність розділювальної смуги між окремими проїзними частинами є невід'ємною ознакою ділянки автомобільної дороги, на якій дозволена максимально допустима швидкість руху 110 км/год. Суцільні осьові лінії, нанесені на проїзній частині між протилежними потоками транспортних засобів, самі по собі не є розділювальною смугою. Вони мають виділяти будь-який елемент дороги (розділові смуги чи зони).

12.7. Під час буксирування швидкість не повинна перевищувати 50 км/год.

Буксирування - процес нелегкий як для автомобілів, так і для їхніх водіїв. Правилами встановлено максимальну швидкість руху під час буксирування транспортних засобів. При цьому неважливо, де воно відбувається - на трасі або у населеному пункті. Важливо інше - зазначена швидкість прийнятна лише для якісної та сухої дороги. На мокрій дорозі швидкість буксирування має бути іще меншою . Чим менше швидкість, тим більше часу у водія машини, що буксирується, для правильної оцінки дорожньої ситуації, прийняття правильного рішення та його реалізацію. Під час вибору швидкості краще керуватися старою водійських мудрістю - краще на дві години пізніше бути вдома, ніж на півгодини раніше - у морзі.

Оскільки буксирування автомобіля відбувається не часто, то природно, що основні пункти із правил дорожнього руху були призабуті. Тому на дорозі частенько зустрічаються автомобілісти, що допомагають один одному, але роблять це не за правилами. Таке буксирування заважає іншим учасникам руху, в результаті чого може виникнути аварійна ситуація. Так що, якщо ви помітили автомобіль на узбіччі, але призабули правила буксирування транспортного засобу, краще не викликайтесь на поміч, адже неправильними діями можете накоїти ще більше лиха.

12.8. На ділянках доріг, де створені дорожні умови, що дають можливість рухатися з більш високою швидкістю, за погодженим з Державтоінспекцією рішенням власників доріг або органів, яким передано право на утримання таких доріг, дозволена швидкість руху може бути збільшена шляхом встановлення відповідних дорожніх знаків.

Таким дорожнім знаком є знак 3.29 "Обмеження максимальної швидкості", який хоч і є заборонним, але в даному випадку змінює свій статус, стаючи "дозволяючим". Наприклад, у деяких населених пунктах, на певних дорогах, періодично встановлюють дорожні знаки, що дозволяють рух зі швидкість до 90 км/год. Дія такого знака скасовується знаком 3.30 "Кінець обмеження максимальної швидкості" або знаком 3.42 "Кінець усіх заборон і обмежень". Особливий режим швидкості може встановлюватися також дорожнім знаком 3.31 "Зона обмеження максимальної швидкості", але його дія скасовується виключно знаком 3.32 "Кінець зони обмеження максимальної швидкості".

**Технічні засоби збільшення дозволеної швидкості руху транспортних засобів**




Знак 3.29



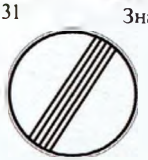

Знак 3.30




Знак 3.31




Знак 3.32



Знак 3.42

12.9. Водієві забороняється:

а) перевищувати максимальну швидкість, визначену технічною характеристи даного транспортного засобу;

Перевищення водієм максимальної швидкості, визначеної технічн характеристикою транспортного засобу, може призвести до того, що транспорт засіб втратить стійкість і керованість на дорозі, може виникнути руйнува деталей двигуна, трансмісії, ходової частини.

Межу припустимої швидкості має не тільки транспортний засіб, але і й шини. Швидкісна категорія, що присвоюється шині за результатами спеціаль стендових випробувань, визначає максимальну швидкість, яку витримає ш При експлуатації транспортний засіб повинен рухатися зі швидкістю на 10-15 менше тієї, яка максимально допускається. Існуючі індекси швидко встановлюють межі допустимої швидкості для шин від 5 до 300 км/год.

б) перевищувати максимальну швидкість, зазначену в пунктах 12.4-12.7, на діля ці дороги, де встановлено дорожні знаки 3.29, 3.31, або на транспортному зас на якому встановлено розпізнавальний знак відповідно до підпункту "и" пун 30.3 цих Правил;




Даний пункт Правил вимагає особлив пояснення, оскільки є причиною част непорозумінь між водіями та співробітник Державтоінспекції. Інколи трапляються ситуації, яких водій, побачивши знаки 3.29 або 3.31, вибир швидкість з урахуванням так званого "дозволен порога швидкості" - 20 км/год. На знаку вказано км/год, а він вибирає швидкість 60-70 км/год. Во намагаються притягнути до адміністратив відповідальності шляхом накладення штрафу, пр не за перевищення швидкості, а за невиконання вимог дорожнього знаку.

Таке звинувачення є необґрунтованим, оскільки вимога будь-яко дорожнього знаку передбачає будь-яку дію (або бездіяльність) з боку водія даному випадку його дії полягають в перевищенні швидкості, що встановле вимогами знака. До того ж, Кодекс про адміністративні правопорушення м спеціальну норму, яка стосується перевищення швидкості руху. При цьому загальноприйняте правило юриспруденції, згідно з яким, у разі наявно декількох норм, що містяться в одному і тому самому нормативному документі одні з яких є загальними, а інші - спеціальними, застосовуються спеціальні норм

По суті, перевищення швидкості, зазначеної на знакові, є правопорушенням проте законодавством не передбачено накладення штрафу за його вчинення, як перевищення швидкості становить не більше 20 км/год. На винуватця треб скласти протокол і винести йому попередження.

Розпізнавальний знак (не плутайте з дорожнім знаком) "Обмеження максимальної швидкості" встановлюють: на транспортні засоби водіїв зі стажем до років; великовагові та великогабаритні транспортні засоби, що здійснюют перевезення небезпечних вантажів; на вантажні автомобілі, що перевозять пасажирів а також у випадках, коли максимальна швидкість транспортного засобу згідно з йог технічною характеристикою або окремими умовам руху, визначеними Державтоінспекцією, нижч встановленої в пунктах 12.6 і 12.7 цих Правил.




в) перешкоджати іншим транспортним засобам, рухаю чись без потреби з дуже малою швидкістю;

Явно сповільнений, у порівнянні із загальн режимом, рух окремого транспортного засобу знижу пропускну здатність доріг і перехресть, створю

потенційно аварійну обстановку, тому що іншим водіям доводиться постійно маневрувати - вдаватися до обгону "тихоні" або знижувати обрану швидкість.

Якщо транспортний засіб з якихось причин не може рухатися зі швидкістю загального потоку, він має зайняти крайнє праве положення на проїзній частині, а при русі по дорозі із однією смугою для руху у кожному напрямку водії "тихоходів" зобов'язані періодично зупинятися на узбіччі, щоб дати дорогу транспортному потоку, що рухається позаду.

г) різко гальмувати (крім випадків, коли без цього неможливо запобігти дорожньо-транспортній пригоді).

Різке гальмування може привести до занесення та спричинити ДТП. Тому вдаватися до нього потрібно лише у крайніх випадках, попередньо оцінивши дорожню ситуацію, дивлячись у дзеркало заднього виду на транспортний засіб, що рухається позаду гальмуючого. Вчасно відпущена гальмова педаль може додати транспортному засобу, що рухається позаду, декілька метрів, так необхідних для запобіганню зіткнення. До того ж, при відпущених гальмах сила удару значно пом'якшується, мінімізуючи можливі наслідки аварії.



12.10. Додаткові обмеження дозволеної швидкості руху можуть вводитися тимчасово і постійно.

При цьому разом із знаками обмеження швидкості руху 3.29 та/або 3.31 обов'язково додатково встановлюються відповідні дорожні знаки, які попереджають про характер небезпеки та/або наближення до відповідного об'єкта.

Даний пункт Правил прямований на захист інтересів водіїв транспортних засобів від випадків необгрунтованого обмеження дозволеної швидкості руху. Водій повинен розуміти, чому на конкретній ділянці дороги вводиться обмеження швидкості. Таким чином реалізується його право на отримання інформації про умови дорожнього руху, гарантоване ст. 14 Закону "Про дорожній рух".

У разі коли дорожні знаки обмеження швидкості руху 3.29 та/або 3.31 встановлені з порушенням визначених цими Правилами вимог щодо їх введення чи з порушенням вимог національних стандартів або залишені після усунення обставин, за яких їх було встановлено, водій не може бути притягнений до відповідальності згідно із законодавством за перевищення встановлених обмежень швидкості руху.

Право водія на безпечні умови дорожнього руху задекларовані ст. 14 Закону "Про дорожній рух". Однією із умов є відповідність технічних засобів організації дорожнього руху вимогам безпеки, які містяться в міжнародній Конвенції про дорожні знаки та сигнали (Відень, 8 листопада 1968 р.), а також у державному стандарті ДСТУ 4100-2002 "Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування". Даний пункт Правил дорожнього руху чітко обумовлює, що при недотриманні цих вимог притягнути водія до відповідальності згідно із законодавством за перевищення встановлених обмежень швидкості руху не можна:

- дорожні знаки не повинні бути затулені від учасників дорожнього руху будь-якими перешкодами (зеленими насадженнями, щоглами зовнішнього освітлення тощо);
- знаки із світлоповертальною поверхнею повинні застосовуватись на ділянках доріг без стаціонарного освітлення, знаки з внутрішнім освітленням - на ділянках доріг із стаціонарним освітленням, увімкненим на весь темний час доби. Знаки із світлоповертальною поверхнею допускається застосовувати на ділянках доріг із стаціонарним освітленням, якщо буде забезпечено їх видимість з відстані не менш ніж 100 метрів як у світлий, так і в темний час доби;

- будь-який знак має бути повторений над проїзною частиною або на протилежному боці дороги, якщо місцеві умови такі, що цей знак може бути вчасно не помічений водіями транспортних засобів, для яких він призначений;
- дублюючі знаки встановлюються на розділювальній смузі, а за її відсутності - над дорогою або на лівому боці дороги, якщо для руху у зустрічному напрямку є не більше двох смуг;
- в одному поперечному перетині дороги допускається встановлювати не більше як три знаки, без урахування дублюючих знаків і табличок до дорожніх знаків;
- черговість розміщення знаків на одній опорі строго регламентована (зверху-вниз, або зліва-направо): знаки пріоритету; попереджувальні знаки; наказові знаки; заборонні знаки; інформаційно-вказівні знаки; знаки сервісу;
- знаки, установлені на дорозі послідовно, за винятком знаків, установлених на перехресті, повинні бути розташовані поза населеними пунктами на відстані не менше ніж 50 метрів, а в населених пунктах - не менше ніж 25 метрів один від одного;
- відстань від краю проїзної частини до знака повинна становити від 0,5 до 2 метрів. Відстань від нижнього краю знака до поверхні дорожнього покриття має становити від 1,5 до 2,2 метра - при установці збоку від дороги поза населеними пунктами, від 2 до 4 метрів - у населених пунктах. При установці над проїзною частиною висота дорожнього знака повинна знаходитися у межах від 5 до 6 метрів;
- дорожні знаки, що обмежують швидкість руху, не можуть знижувати швидкість більш ніж на 20 км/год по відношенню до попередньої ділянки дороги. Для уведення ступеневого режиму обмеження швидкості необхідно встановити послідовно декілька знаків, відстань між якими повинна становити не менш ніж 100-150 метрів;
- будь-який знак, що обмежує швидкість руху, діє до найближчого перехрестя або знака, що скасовує всі обмеження. Табличка до дорожніх знаків 7.2.1, що позначає відстань їх дії, ніколи не застосовується із знаками 3.29, які обмежують швидкість руху, хоча іноді знаходиться поруч із ними у комбінації із яким-небудь іншим знаком. Таблички до дорожніх знаків лише уточнюють або зменшують зону дії знаків, разом із якими встановлені, але ніяк не збільшують.

Державний стандарт визначає виключний перелік заборонних знаків, із якими допускається застосування таблички 7.2.1 "Зона дії". Це - "Рух транспортних засобів без дотримання дистанції заборонено"; "Обгін заборонено"; "Обгін вантажним автомобілям заборонено" та "Подача звукового сигналу заборонена". Знака 3.29. "Обмеження максимальної швидкості" у цьому переліку немає.

12.10-1. Обмеження дозволеної швидкості руху (дорожні знаки 3.29 та/або 3.31 на жовтому фоні) вводяться тимчасово виключно:
а) у місцях виконання дорожніх робіт;
б) у місцях проведення масових або спеціальних заходів;
в) у випадках, пов'язаних із стихійними (погодними) явищами.

**Підстави для тимчасового обмеження швидкості**





Дорожні роботи


Масові заходи


Стихійні лиха

12.10-2. Обмеження дозволеної швидкості руху вводяться постійно виключно:
а) на небезпечних ділянках доріг та вулиць (небезпечні повороти, ділянки з обмеженою видимістю, місця звуження дороги тощо);
б) у місцях розміщення наземних нерегульованих пішохідних переходів;
в) у місцях розташування стаціонарних постів Державтоінспекції;
г) на ділянках доріг (вулиць), прилеглих до території дошкільних та загальноосвітніх навчальних закладів, дитячих оздоровчих таборів.

**Підстави для постійного обмеження швидкості**




Небезпечна ділянка дороги

Нерегульовані пішохідні переходи

Стаціонарні пости ДАІ

Ділянки дороги з можливою появою дітей

Для постійного запровадження обмеження швидкості діють такі ж правила установки дорожніх знаків, як і для тимчасового. Разом зі знаками обмеження швидкості руху 3.29 та/або 3.31 обов'язково додатково встановлюються відповідні дорожні знаки, що попереджають про характер небезпеки та/або наближення до відповідного об'єкта.



У разі якщо дорожні знаки обмеження швидкості руху 3.29 та/або 3.31 встановлені із порушенням визначених цими Правилами вимог щодо їх введення, або із порушенням вимог національних стандартів, водій не може бути притягнутий до відповідальності за перевищення встановлених обмежень швидкості руху.

Слід зауважити, що на практиці іноді зустрічаються ситуації, при яких знаки обмеження швидкості дійсно встановлюються із порушенням вимог цих Правил, а водіїв притягують до адміністративної відповідальності необґрунтовано. Наприклад, на дорозі з інтенсивним дорожнім рухом перед кожним пішохідним переходом встановлений знак обмеження швидкості до 40 км/год. Заперечень немає, тому що Правилами дійсно передбачене обмеження швидкості в такому місці. А от за межею пішохідного переходу знака, що скасовує обмеження швидкості, немає. Таким чином водіїв зобов'язують зберігати обмежений швидкісний режим до найближчого перехрестя, що знаходиться у декількох кілометрах від пішохідного переходу.




Подібне обмеження швидкості введено із порушенням вимог ПДР, тому що необхідність обмеження швидкості за межами пішохідного переходу повинна підтверджуватися вже зовсім іншими обставинами та відповідними дорожніми знаками. А якщо їх немає, підстав для покарання водія немає. Про це прямо говорить даний пункт Правил.



# 13. ДИСТАНЦІЯ, ІНТЕРВАЛ, ЗУСТРІЧНИЙ РОЗ'ЇЗД

*За порушення водіями безпечної дистанції або інтервалу законодавством передбачена відповідальність у вигляді штрафу в розмірі від 425 до 510 грн. Якщо порушення потягне за собою створення аварійної обстановки, штраф збільшиться до 850 грн. або порушника можуть позбавити права керування транспортними засобами на строк від 6 до 12 місяців (ст. 122 КУпАП).*

13.1. Водій залежно від швидкості руху, дорожньої обстановки, особливостей вантажу, що перевозиться, і стану транспортного засобу повинен дотримувати безпечної дистанції та безпечного інтервалу.





*Безпечна дистанція* - відстань до транспортного засобу, що рухається попереду по тій самій смузі, яка у разі його раптового гальмування або зупинки дасть можливість водієві транспортного засобу, що рухається позаду, запобігти зіткненню без здійснення будь-якого маневру (п.1.10 ПДР).

Серед водіїв існують різні способи вимірювання безпечної дистанції - у метрах або секундах. Шанувальники метрів порівнюють дистанцію з гальмовим шляхом і пропонують тримати попереду транспортного засобу простір, що дорівнює або більший гальмового шляху. Обчислюється він досить просто - швидкість автомобіля поділена надвоє. Наприклад, при швидкості 60 км/год, безпечна дистанція повинна становити не менш ніж 30 метрів.

Прихильники секунд вважають цей метод застарілим і пропонують свій. Він полягає в тому, що водієві треба вимірювати час, за який він проїде відстань до транспортного засобу, що рухається попереду. Для цього необхідно вибрати на дорозі будь-яку умовну позначку, яку проїхав передній автомобіль - наприклад дорожню ямку. Час руху до цієї ямки і є дистанція. Таким чином, кожен раз, коли ви хочете виміряти дистанцію, вам треба визначити який-небудь предмет на дорозі і потім просто відрахувати секунди. Для більш точного вимірювання рахують не "1, 2 , 3 ...", а "1 - і, 2 - і, 3 - і ...".

Подібний метод вимірювання у будь-який момент дозволяє перевірити дистанцію, не відволікаючи вас від дороги. Дистанція до транспортного засобу, що рухається попереду, має бути: на сухому асфальтовому покритті - не менш двох секунд; на брудному (вкритому багнюкою) мокрому асфальтовому покритті - не менш трьох секунд; на засніженій дорозі - не менш чотирьох секунд; на дорозі вкритій кригою - не менш п'яти секунд.

Бувають моменти, коли цих секунд недостатньо. Залишайте більше простору для себе, якщо рухаєтеся за транспортним засобом із характеристиками, відмінними від ваших - за мотоциклом або вантажівкою. Мотоциклісти частенько зупиняються швидше звичайних автомобілів, а вантажівки або причепи закривають огляд, не дозволяючи побачити та розпізнати можливу небезпеку.



У всякому разі, дистанцію завжди варто збільшувати, якщо ви використовуєте невідповідні сезону шини, гальмова система працює не зовсім ефективно через намокання колодок, ви користуєтеся телефоном, захоплені поїданням бутерброда або

палите за кермом. У будь-яких випадках, чим більшою буде дистанція попереду, тим менше шансів, що ви потрапите у неприємну історію.

Не бійтеся ситуацій, при яких в інтервал, утворений вами, будуть вклинюватися інші транспортні засоби. Якщо вклинюються прямо перед вами - пригальмуєте та відновіть дистанцію! Забудьте про своє самолюбство, безпека важливіше. Повірте досвіду багатьох водіїв - наслідки для вас будуть менш значними, ніж недотримання безпечної дистанції.

Якщо ви опинились в ситуації, при якій безпечну дистанцію не дотримує автомобіль, що рухається позаду, не хвилюйтесь. У його водія або відсутня культура водіння, або він дуже поспішає. Увімкніть правий поворотник і за наявної можливості візьміть правіше та дайте йому дорогу.



Важливо дотримуватися дистанції не лише під час руху, а також при зупинках на світлофорі. Необхідно залишити для себе достатньо місця, щоб мати можливість виїхати, якщо транспортний засіб попереду заглух, не рухається, або якщо необхідно уникнути небезпеки, що наближається ззаду. З точки зору безпеки важливо залишатися не зажатим у потоці. Зупинитись за транспортним засобом, що стоїть перед перехрестям, необхідно так, щоб бачити лінію стикання його задніх коліс з асфальтом - це дасть можливість виїхати і обігнути його у разі потреби.



*Безпечний інтервал* - відстань між боковими частинами транспортних засобів, що рухаються, або між ними та іншими об'єктами, за якої гарантована безпека дорожнього руху. Забезпечуйте власну безпеку, активно створюючи відкритий простір навколо свого транспортного засобу. Машини в потоці мають тенденцію пересуватися групами, так що будьте уважні та намагайтеся займати місце між цими групами, щоб смуги зліва та справа залишалися вільними.

Не дозволяйте транспортним засобам, що рухаються поруч, обмежувати свою свободу пересування. Велика кількість вільного простору дає зайвий час і допомагає уникати зіткнень. Якщо вас оточили з усіх боків, відрегулюйте швидкість руху та поверніться на відкритий простір.

13.2. На дорогах поза населеними пунктами водії транспортних засобів, швидкість яких не перевищує 40 км/год, повинні дотримувати такої дистанції, щоб транспортні засоби, які виконують обгін, мали змогу безперешкодно повернутися на раніше займану смугу руху.

Ця вимога не діє, якщо водій тихохідного транспортного засобу подає попереджувальні сигнали про виконання обгону чи об'їзду.

На вузьких дорогах поза населених пунктів дорожні "тихоходи" можуть створювати перешкоди для транспортних засобів, що рухаються із великими швидкостями. А це, в свою чергу, може призвести до виникнення ДТП. Тому транспортні засоби, що рухаються зі швидкістю до 40 км/год, мають витримувати таку дистанцію, яка надавала б можливість іншим транспортним засобам, що здійснюють обгін, своєчасно повернутися на смугу, з якої вони почали виконувати цей маневр, і звільнити смугу зустрічного руху.



13.3. Під час обгону, випередження, об'їзду перешкоди чи зустрічного роз'їзду необхідно дотримувати безпечного інтервалу, щоб не створювати небезпеки для дорожнього руху.



Помилковий вибір інтервалу відносно транспортного засобу, що обганяється, може призвести до дотичного зіткнення навіть при незначному його відхиленні ліворуч. При обгоні легкового автомобіля безпечним вважається інтервал не менш 1 м.

Обов'язково слід оцінювати ширину дороги, та переконатися у наявності можливості витримувати інтервал не менш 1,5 м, під час обгону великогабаритного транспортного засобу, а також автопоїзда, причіп якого може вихляти з боку в бік із розмахом до 0,5 м і навіть більше. Великогабаритний автомобіль, що рухається з високою швидкістю, при різкому пориві вітру через велику парусність може значно відхилитися убік. Тому на вузькій дорозі такий автомобіль обганяти можливо лише у тому випадку, коли він за можливості прийняв праворуч.

При випередженні або об'їзді попутних транспортних засобів не можна впадати в іншу крайність, так як надзвичайно великий інтервал може стати перешкодою для руху зустрічних транспортних засобів. Безпечним інтервалом для роз'їзду із зустрічним транспортним засобом вважається відстань від 1 до 2 метрів.




Проїжджаючи повз автобус (тролейбус), що стоїть на зупинці, завжди існує ймовірність того, що хтось із пасажирів почне обходити його спереду та ще й побіжить через дорогу. Із запаркованого автомобіля може вийти на проїзну частину водій або пасажир, і водій зобов'язаний вибирати інтервал, який, як мінімум, перевищуватиме розміри відкритих дверцят. Так само необхідно проїжджати повз будь-якого об'єкта, де ймовірність появи перешкоди на дорозі досить велика.

Яку бічну відстань обрати, вирішує водій і тільки водій, і якщо він прагне безпеки, обирати відстань потрібно із запасом, з урахуванням дорожньої обстановки та можливого зниження швидкості руху аж до зупинки.

*Дистанція* при обгоні не менш важлива, ніж інтервал. Наприклад, починати маневр здалеку - означає збільшення часу та дистанції обгону. На смузі зустрічного руху доведеться знаходитися довгий час, а це небажано із цілком зрозумілих міркувань, і крім того, знадобиться великий розрив у зустрічному потоці транспортних засобів, а його в умовах інтенсивного руху часто бракує.

Якщо ж обгін відбувається при занадто малій дистанції до транспортного засобу, що обганяється ("із-під" нього), тривалість і дистанція обгону значно скоротяться, але при цьому водій, що обганяє, створить для себе величезну "сліпу" зону попереду, що також становитиме небезпеку. Тому важливо правильно вибрати дистанцію обгону. Її величина у кожному конкретному випадку залежить від швидкості, стану дороги, типу транспортного засобу, що обганяється, обізнаності його водія про намір його обігнати.




Вважається, що в межах населеного пункту безпечна дистанція до транспортного засобу, що обганяється, має становити не менш 20-25 м (на слизькій дорозі - значно більше), поза населеного пункту - не менш 40 м. Якщо немає впевненості, що водій автомобіля, який рухається попереду, знає про

намір його обігнати, то при русі в населеному пункті величина безпечної дистанції чисельно має бути трохи більше, ніж половина значення швидкості транспортного засобу, що обганяє, а при русі по заміській дорозі - дорівнювати значенню його швидкості.

13.4. Якщо зустрічний роз'їзд утруднений, водій, на смузі руху якого є перешкода чи габарити транспортного засобу, яким він керує, заважають зустрічному руху, повинен дати дорогу. На ділянках доріг, позначених знаками 1.6 "Крутий підйом" і 1.7 "Крутий спуск", за наявності перешкоди дати дорогу повинен водій транспортного засобу, що рухається на спуск.




Зустрічні зіткнення, що виникають у результаті помилки при зустрічному роз'їзді, призводять до дуже тяжких наслідків. Треба постійно спостерігати за обстановкою на смузі зустрічного транспорту, для того щоб вчасно виявити ознаки того, що зустрічний транспорт може опинитися на смузі вашого руху.

На спусках і підйомах дорогу надає водій, що рухається вниз. Вимога обумовлена тим, що транспортний засіб, що рухається вгору, у разі зупинки не завжди може відновити свій рух, особливо на слизькій дорозі, що призведе до дорожнього затору.

## 14. ОБГІН

*За порушення правил обгону законодавством передбачена відповідальність у вигляді штрафу у розмірі від 425 до 510 грн. Якщо порушення потягне за собою створення аварійної обстановки, штраф збільшиться до 850 грн., або порушника можуть позбавити права керування транспортними засобами на строк від 6 до 12 місяців (ст. 122 КУпАП).*

Пункт 14.1 виключено на підставі Постанови КМ № 111 від 11.02.2013.




Цей пункт виключений із Правил, оскільки забороняв обгін транспортних засобів з правого боку, що в принципі неможливо. Обгін - це маневр, пов'язаний із виїздом на смугу зустрічного руху. У всіх інших випадках маневр є випередженням. Однак із цього не виникає висновок, що транспортний потік дозволяється випереджати по узбіччю. Це небезпечно! По-перше, тому що транспортний засіб може просто опинитися в кюветі. По-друге, тому що на узбіччі можуть виявитися сторонні предмети, які пошкодять шини. І по-третє, тому що камені, які полетять із-під коліс, можуть розбити скло транспортного засобу, який випереджає "шанувальник пересування узбіччями".

14.2. Перед початком обгону водій повинен переконатися в тому, що:

а) жоден з водіїв транспортних засобів, які рухаються за ним і яким може бути створено перешкоду, не розпочав обгону;




Для цього на транспортних засобах передбачені додаткові прилади - дзеркала заднього виду, якими водій зобов'язаний скористатися. Повертати голову через плече ні у якому разі не можна, оскільки при цьому буде втрачено контроль за транспортним засобом, що рухається попереду і може раптово розпочати гальмування. Попутне зіткнення при цьому неминуче.

б) водій транспортного засобу, який рухається попереду по тій самій смузі, не подав сигналу про намір повороту (перестроювання) ліворуч;




Цей пункт Правил підкреслює пріоритетність транспортного засобу, що рухається попереду, якщо на ньому ввімкнений сигнал покажчика лівого повороту. Водії транспортних засобів, що рухаються за ним, зобов'язані утриматися від виконання свого маневру.

в) смуга зустрічного руху, на яку він буде виїжджати, вільна від транспортних засобів на достатній для обгону відстані;




Звичайний обгін на трасі може потребувати до п'ятисот метрів дороги, якщо не більше. У багатьох місцях, незалежно від того, дозволений обгін чи ні, видимість обмежена через нерівності ландшафту або повороти. Поки водій проїжджає ці півкілометра, інший транспортний засіб, можливо, наближається із тією ж швидкістю, так що загальна швидкість зближення досягає 60 метрів у секунду - близько 220 кілометрів на годину. Півкілометра дистанції обгону два автомобілі, які мчать назустріч один одному, покривають менш ніж за 9 секунд - а звичайний обгін на трасі, як правило, займає близько 15 секунд. Подумайте про це, перш ніж визначите для себе безпечну видимість зустрічної смуги, по якій ви збираєтеся зробити обгін!

г) після обгону зможе, не створюючи перешкоди транспортному засобу, якого він обганяє, повернутися на займану смугу.

Правила дорожнього руху висувають загальні вимоги до виконання обгону і не можуть враховувати усіх ситуацій, які виникають на практиці. Обгін - по праву є одним із найскладніших і найнебезпечніших маневрів на дорозі, оскільки пов'язаний із виїздом на смугу зустрічного руху, а всі учасники цього процесу знаходяться в русі.

Перед початком обгону водій зобов'язаний не тільки грамотно спланувати свої дії, але і врахувати безліч чинників, які будуть стрімко змінюватися у часі та просторі. Для цього треба підключити всі свої почуття (часу, швидкості, відстані) і відчуття (прискорення, вібрація та інші). Треба враховувати швидкість попутних та зустрічних транспортних засобів, потужність власного, якість залитого бензину, тиск у шинах, завантаженість транспортного засобу, напрям вітру, стан покриття дороги та інше.

Якщо водій дійшов висновку, що він може вирушити на обгін, не порушуючи правила дорожнього руху, правильно оцінив ситуацію і склав вірний прогноз її розвитку, завчасно подав сигнал про намір зробити обгін, переконався у тому, що його наміри зрозумілі іншим учасниками руху, вибрав оптимальну траєкторію та швидкість обгону, технічно правильно і своєчасно виконав дії із керування транспортним засобом, то обгін вийде швидким і безпечним. Невиконання будь-якої із перерахованих умов може призвести до аварійної ситуації.



*Оцінка ситуації.* Для того щоб отримати повне уявлення про ситуацію і скласти вірний прогноз її розвитку, водієві, який хоче виконати обгін, необхідно визначити наміри інших учасників руху. При обгоні рідко буває, що присутні тільки два учасники: той хто виконує обгін і той, кого обганяють. Як правило, число їх значно більше: це зустрічні транспортні засоби, а також ти, що рухаються попереду і позаду в попутному напрямку, це і пішоходи, які переходять дорогу.



Якщо водій не помітить будь-кого з них, а помітивши - не знатиме про їхні наміри і почне виконувати обгін, то на нього ляже основна відповідальність за подальший розвиток подій. Тому, не знаючи намірів інших учасників руху, слід керуватися ймовірністю найгіршого розвитку подій і утриматися від обгону.

При обгоні може виникнути ситуація, викликана діями інших учасників руху. Наприклад, водій автомобіля, що рухається попереду, може "вильнути" ліворуч, об'їжджаючи перешкоду на проїзній частині, не включивши при цьому покажчик повороту. Він може виконати лівий поворот, різко знизивши швидкість, зробити розворот із крайнього правого ряду, не знаючи, що його обганяють. Він може сам піти на обгін, не подивившись у дзеркала заднього виду, може збільшити швидкість, тим самим затягуючи час обгону. Ще небезпечніше, якщо він раптом різко загальмує.



Під час обгону може з'явитися зустрічний автомобіль, якого водій не бачив раніше. На траєкторії обгону може з'явитися пішохід або тварина. Саме у результаті непередбачених дій інших учасників руху, які водій не зміг передбачити (а часто і не міг передбачити), відбуваються ДТП при обгонах. Основна помилка виконуючого обгін водія полягає у припущенні того, що ситуація буде складатися відповідно до його сприятливих прогнозів. А так буває не завжди!




У дорожньому русі часто виникають небезпечні ситуації, зумовлені специфічною поведінкою його учасників. Щоб уникнути потрапляння у подібні ситуації, треба вміти розпізнавати потенційно небезпечних учасників руху. Є набір певних ознак, на підставі яких можна передбачати їх дії.



Якщо автомобіль, що рухається попереду, має іногородній номерний знак, досить імовірно, що його водій потрапив у незнайомі йому місця і у незвичні для нього умови. Він може раптово зупинитися або навіть різко повернути, забувши про багаторядний рух, здійснити розворот із крайнього правого ряду, не надавши дорогу попутному транспортному потоку.

Якщо попереду невпевнено або надто акуратно рухається легковий автомобіль, тим більше - новенький, значить ним керує водій-новачок, що недостатньо засвоїв Правила, і не має навичок керування. Від такого можливо чекати будь-яких несподіванок.

Якщо автомобіль знижує швидкість і починає зміщуватися праворуч, не увімкнувши покажчика повороту - є небезпека, що він розвернеться із крайнього правого ряду.

Якщо автомобіль рухається зі швидкістю, невисокою для автомобілів даної марки і для даних умов руху, то він може вчинити лівий поворот або розворот.

Якщо автомобіль знижує швидкість руху неподалік середини дороги, то його водій шукає місце для розвороту, забувши включити покажчик лівого повороту.

Якщо водій легкового автомобіля при наближенні до перехрестя або до в'їзду у двір на лівому боці дороги часто повертає голову ліворуч (що добре видно через заднє скло його автомобіля), то цілком можливо, що він поверне ліворуч.

Таким чином, на основі оцінки таких ознак, як манера руху, швидкість, зовнішній вигляд, номерний знак та інших, можна зробити припущення - автомобіль що рухається попереду, під час обгону може становити небезпеку. У такому випадку від обгону краще відмовитися, діючи за правилом: "Не впевнений у діях того, кого обганяєш - не обганяй!"

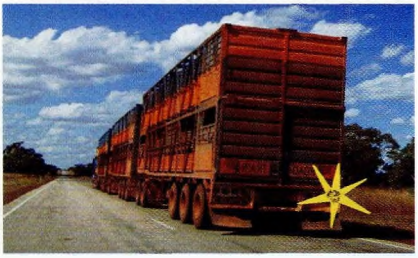
*Завчасна подача сигналу.* З метою забезпечення безпеки руху необхідно завчасно інформувати учасників руху про свій намір виконати обгін, подаючи для цього відповідні попереджувальні сигнали. Під час руху поза межами населеного пункту, у світлий час доби, перед початком обгону треба включити покажчик лівого повороту і подати звуковий сигнал, а в темний час доби, крім того, кілька разів швидко перемкнути світло фар.

Під час руху в межах населеного пункту, у темний час доби, необхідно включити покажчик лівого повороту, а коли зовнішнього освітлення замало, зробити також декілька швидких перемикань світла фар або на короткий час включити дальнє світло за умови, що це не створить перешкод для водіїв зустрічних транспортних засобів.

Подавати сигнали фарами, а також звуковий сигнал у зазначених випадках бажано завжди, виходячи із припущення, що водій транспортного засобу, який рухається попереду, не зможе завчасно без попереджувальних сигналів помітити початок вашого маневру.



Обгін значно полегшується і стає набагато безпечнішим, якщо водій транспортного засобу, який обганяють, дасть зрозуміти водієві, який має намір здійснити обгін, що він зрозумів його намір, і своїми діями покаже, що перешкод для обгону немає, або, навпаки, вони є. В останньому випадку він може подати водієві, який обганяє, застережливий сигнал, включивши покажчик лівого повороту. За такого сигналу від обгону треба утриматися.



У тому випадку, коли водій транспортного засобу, який обганяють, переконаний, що перешкод для обгону немає, йому слід включити покажчик правого повороту, і за можливістю прийняти вправо. У такій поведінці проявиться водійська культура поведінки.

*Вибір траєкторії і швидкості обгону.* На смугу зустрічного руху треба виїжджати по плавній траєкторії, особливо на вузькій або слизькій дорозі, де різка зміна траєкторії загрожує небезпекою дорожньо-транспортної пригоди. Крім того, різкий виїзд із ряду робить маневр обгону несподіваним для водія транспортного засобу, який обганяють.

Дистанція і час обгону мінімальні, якщо запас швидкості при цьому становить 30-40 км/год. Але не завжди можна створити такий запас, не порушивши встановлені швидкісні обмеження, та й повертатись на свою смугу руху із таким запасом швидкості небезпечно: якщо немає великого "вікна" у смузі, доведеться різко гальмувати. Оптимальний, на випадок несподіваних дій із боку інших учасників руху, у тому числі і пішоходів, запас швидкості по відношенню до транспортного засобу, який обганяють, повинен становити у місті 10-20 км/год, за межами населеного пункту - 15-25 км/год. Для забезпечення такого запасу швидкості при обгоні в межах населеного пункту слід проводити розгін на нижчих передачах із повною подачею палива, а при обгоні поза межами населеного пункту - на прямій передачі.



*Випередження в момент обгону.* Перебуваючи вже на смузі обгону, водій остаточно має вирішити - обганяти або припинити маневр. Зробити це треба до того, як передня частина автомобіля порівняється із

транспортним засобом, якого обганяють. Тут ще є можливість повернутися у свій ряд, якщо ситуація змінилася у несприятливий для обгону бік.



У цей момент водії, які рухаються за таким транспортним засобом, досить часто здійснюють характерну помилку. Побачивши, що транспортний засіб йде на обгін, вони поспішають зайняти його місце, а це призводить до того, що у разі відмови від обгону, повертатися йому у свій ряд стає надзвичайно небезпечно. Тому при русі за транспортним засобом, який розпочав обгін, не слід негайно ж заповнювати утворене "вікно". Потрібно витримувати таку дистанцію, щоб водій, який відмовляється від продовження обгону міг безпечно повернутися у свій ряд. Тільки переконавшись, що обгін завершений, можна зменшити дистанцію до транспортного засобу, що рухається попереду.



Під час обгону трапляються й інші помилки. Прийнявши рішення про виконання обгону, водій раптом виявляє, що транспортний засіб, що рухався попереду, несподівано збільшує швидкість руху і сам йде на обгін. Замість того, щоб відмовитися від маневру, водій вирішує йти на обгін услід за ним. Таки дії є дуже небезпечними! Наявність попереду під час обгону транспортного засобу значно обмежує видимість смуги обгону, а якщо це великогабаритний автомобіль - виявити через нього зустрічний автомобіль практично неможливо.




Якщо під час обгону передній автомобіль закінчить маневр у безпосередній близькості від зустрічного автомобіля та з малою дистанцією по відношенню до автомобіля, який він обігнав, то другий автомобіль виявить зустрічний транспорт раптово і на малій відстані. В такому випадку уникнути зіткнення із ним надзвичайно важко. Такий обгін за можливими наслідками більш небезпечний, ніж подвійний, тому допускати його не можна ні в якому разі.

*Завершення обгону.* Для безпечного завершення обгону треба при поверненні на свою смугу руху вибрати правильну дистанцію, швидкість і траєкторію руху. На цьому етапі деякі водії теж роблять помилки. Одна із найбільш поширених - повернення на раніше займану смугу на дуже близькій відстані від транспортного засобу, який обігнали. У цей час відбувається його "підрізання", що може привести до попутного зіткнення. Тому повертатися на смугу праворуч, можна лише на достатньому видаленні від такого транспортного засобу, контролюючи відстань за допомогою правого дзеркала заднього виду та включивши попередньо покажчик правого повороту.

Інша помилка - різке зменшення швидкості після випередження й повернення на смугу занадто крутою траєкторією. Такі дії при великому запасі швидкості, під час руху по слизькій дорозі, також можуть привести до попутних зіткнень або втрати керованості транспортного засобу.



Як правило, ці помилки є наслідком невірної оцінки ситуації: водій неточно визначив дистанцію між автомобілями при перестроюванні; неправильно оцінив швидкість зустрічного автомобіля і відстань до нього, внаслідок чого йому доводиться буквально втискатися у смугу, ухиляючись від зіткнення із ним, та ще й збільшуючи для цього швидкість, яку тут же треба різко зменшувати.

Щоб не допускати таких помилок, необхідна повна і точна оцінка ситуації у процесі випередження а також правильне виконання перестроювання. Траєкторія перестроювання повинна бути плавною, а швидкість в цей час не слід знижувати різко. Цей етап - найбільш відповідальний під час виконання обгону. Окрім того, що сам маневр є дуже складним у виконанні, помилки, допущені на попередніх етапах, тут як би фокусуються.

Інші учасники руху також можуть надати допомогу водію, який виконує обгін. Коли їм вочевидь, що він потрапив у скрутне становище і йому треба терміново уникнути лобового зіткнення, треба зменшити швидкість і прийняти вправо. Тим самим вони відведуть загрозу виникнення ДТП, навіть для самих себе.

14.3. Водієві транспортного засобу, якого обганяють, забороняється перешкоджати обгону шляхом підвищення швидкості руху або іншими діями.

14.4. Якщо на дорозі за межами населеного пункту дорожня обстановка не дозволяє зробити обгін тихохідного або великогабаритного транспортного засобу, його водій повинен рухатися якомога правіше, а у разі потреби - зупинитися на узбіччі і пропустити транспортні засоби, що рухаються за ним.

Вимоги даного пункту Правил спрямовані на збільшення пропускної здатності доріг.

14.5. Водій транспортного засобу, який виконує обгін, може залишитися на смузі зустрічного руху, якщо після повернення на раніше займану смугу йому доведеться знову розпочати обгін, за умови, що він не створить небезпеки зустрічним транспортним засобам, а також не перешкоджатиме транспортним засобам, які рухаються за ним з більш високою швидкістю.



Правилами не заборонено обгін одразу декількох транспортних засобів, які рухаються один за одним у попутному напрямку. Правилом хорошого тону вважатиметься, якщо водій, який виконує обгін, рухаючись зустрічною смугою не вимикатиме лівий покажчик повороту. Таким чином він дасть зрозуміти транспортним засобам, які рухаються за ним на обгін, що шлях попереду вільний. Вимкнення лівого повороту і вмикання правого означатиме, що попереду з'явився зустрічний транспортний засіб і обгін необхідно терміново завершити.

14.6. Обгін заборонено:

а) на перехресті;

Будь-яке перехрестя є джерелом підвищеної небезпеки - тут перетинаються не тільки транспортні, а й пішохідні потоки, і тому обгін на перехрестях заборонений. Слід пам'ятати, що відповідно до Правил обгін - це маневр, пов'язаний із виїздом на смугу зустрічного руху. Правила не забороняють випередження на перехрестях - маневр, не пов'язаний із виїздом на смугу зустрічного руху, проте на деяких перехрестях краще відмовитися навіть й від нього. Пов'язано це з тим, що в момент випередження огляд водія обмежений, і він може не помітити пішохода, який з'явився раптово чи водія-роззяву, який перетинає перехрестя на заборонний сигнал світлофора. До того ж часто бувають ситуації, за яких водій, випереджаючи транспортний засіб, останньої миті згадує про необхідність повороту ліворуч. Особливо небезпечні ситуації, за яких транспортний засіб, який виїжджає на перехрестя по дорозі, що перетинається, через свої габарити, може опинитися на смузі зустрічного руху. Зіткнення у подібній ситуації неминуче.



б) на залізничних переїздах і ближче ніж за 100 м перед ними;

За переїздом здійснювати обгін не забороняється, якщо це дозволяє дорожня обстановка і відсутні дорожні знаки або дорожня розмітка, які забороняють виїзд на зустрічну смугу.

в) ближче ніж за 50 м перед пішохідним переходом у населеному пункті і 100 м - поза населеним пунктом;

За пішоходним переходом здійснювати обгін дозволяється.

Слід зазначити, що коли правила забороняють обгін, вони не забороняють випередження і об'їзд. У випадку із пішохідними переходами випередження перед ними і на них досить часто призводить до наїзду на людей. Не завжди через автомобіль, який зупинився на будь-якому боці дороги, або пригальмував, можна побачити людину, яка переходить або збирається перейти проїзну частину. Знову ж, пішохід може раптово прискоритися. Саме випередження перед пішохідними переходами і на них є найбільш частою причиною ДТП за участю пішоходів.

г) у кінці підйому, на мостах, естакадах, шляхопроводах, крутих поворотах та інших ділянках доріг з обмеженою оглядовістю чи в умовах недостатньої видимості;

На початку підйому здійснювати обгін дозволяється, якщо тривалість підйому забезпечує безпечну видимість. Під мостами, естакадами і шляхопроводами здійснювати обгін також дозволяється.

г) транспортного засобу, який здійснює обгін або об'їзд;

Рухатись слідом за транспортним засобом, що здійснюють обгін, Правилами не заборонено. Проте водій повинен враховувати обмеженість огляду у подібній ситуації і бути готовим будь-якої секунди завершити обгін та повернутись на свою смугу руху. У іншому випадку виникає висока ймовірність лобового зіткнення, яке має найтяжчі наслідки.

д) у тунелях;

е) на дорогах, що мають дві і більше смуги для руху в одному напрямку;

За наявності декількох смуг для руху в одному напрямку, зустрічний напрямок руху відділяється суцільною або подвійною суцільною лінією розмітки, перетинати які заборонено. Тому даний пункт акцентує увагу водіїв транспортних засобів на тому, що обгін заборонений на дорогах із декількома смугами для руху в одному напрямку. Та й потреби у цьому немає, оскільки у водія існує можливість випередження по суміжній смузі руху, без виїзду на зустрічну.

За відсутності дорожньої розмітки, або дорожніх знаків кількість смуг для руху в одному напрямку водії визначають самостійно, виходячи із мінімальної ширини кожної смуги - 2,75 м (п.11.1 ПДР).

є) колони транспортних засобів, позаду якої рухається транспортний засіб з увімкненим проблисковим маячком (крім оранжевого).

Сама по собі наявність увімкненого проблискового маячка на транспортному засобі, окрім червоного, не забороняє водіям його обгін або випередження, якщо такий транспортний засіб не супроводжує колону транспортних засобів. Проблискові маячки синього кольору можуть бути також включені на спецавтомобілях для привертання уваги учасників дорожнього руху (автомобілі швидкої допомоги, інкасаторські автомобілі, автомобілі ДПС ДАІ). Обганяти і випереджати такі транспортні засоби можна.





Правила дорожнього руху враховують можливість виникнення небезпечних ситуацій при обгоні у певних місцях і тому забороняють обгін на них. Але, як показує досвід, на дорогах є ділянки, де обгін не заборонений правилами, але безпечне його виконання не гарантується через високу ймовірність несподіваних

дій водіїв і пішоходів. У зв'язку із цим не слід:

- починати обгін у безпосередній близькості від перехресть, оскільки поблизу них можлива несподівана поява на смузі обгону зустрічного транспортного засобу, який в цей момент здійснює правий (лівий) поворот із дороги, що перетинається, або пішоходів;
- завершувати обгін у кінці або на початку крутого ухилу, оскільки при раптовій появі зустрічного транспортного засобу ефективно загальмувати або змінити напрямок руху транспортному засобу, який рухається під ухил, буде важко і небезпечно;

Правила забороняють обгін на ділянках доріг із обмеженою оглядовістю чи в умовах недостатньої видимості, коли огляд дороги у напрямку руху складає менше 300 метрів, у сутінках, в умовах туману, дощу, снігопаду та іншого. Зазначена відстань є мінімальною, а її оптимальну величину водій повинен визначати самостійно, виходячи із безлічі умов, що впливають на безпеку виконання обгону.

## Ділянки дороги, на яких обгін заборонено



На перехрестях



За 100 м до залізничних переїздів



За 50 м до пішохідних переходів у населених пунктах



За 100 м до пішохідних переходів поза населеними пунктів



На мостах, естакадах і шляхопроводах



У тунелях



На ділянках доріг із обмеженою оглядовістю



В умовах недостатньої видимості



У кінці підйому дороги



На крутих поворотах



На дорозі з двома смугами для руху в одному напрямку



Колона ТЗ, якщо рухається автомобіль із увімкненим проблисковим маячком (крім оранжевого

# 15. ЗУПИНКА І СТОЯНКА

*За порушення правил зупинки або стоянки законодавством передбачена відповідальність у вигляді штрафу у розмірі від 255 до 340 грн. Якщо при цьому виникне дорожній затор, розмір штрафу збільшиться до 680 грн. Якщо порушення потягне за собою створення аварійної обстановки, штраф збільшиться до 850 грн., або порушника можуть позбавити права керування транспортними засобами на строк від 6 до 12 місяців (ст. 122 КУпАП).*

15.1. Зупинка і стоянка транспортних засобів на дорозі повинні здійснюватись у спеціально відведених місцях чи на узбіччі.

Для багатьох водіїв термін "зупинка" означає короткострокову дію, пов'язану із тимчасовим припиненням руху і спрямовану на виконання вимог правил дорожнього руху (зупинка на світлофорах, пропуск пішоходів, надання переваги іншим транспортним засобам і т.п.). В інших же випадках, будь-то зупинка на 5 хвилин або 5 годин, водії застосовують більш звичний термін "паркування". Паркування (від англ. Parking) - технічний термін, що означає штатне переведення транспортного засобу у неробочий, нерухомий стан у передбаченому місці. Однак цей термін відсутній у цих Правилах, оскільки він об'єднує у собі і "зупинку", і "стоянку". За своєю суттю це різні дії і до кожної їх них Правила висувають свої вимоги



5.38



5.39

Зупинка і стоянка транспортних засобів є невід'ємною частиною організації дорожнього руху, тому з метою зведення до мінімуму перешкод для руху інших транспортних засобів зупинку і стоянку дозволяється здійснювати в спеціально відведених місцях, позначених дорожніми знаками 5.38 "Місце для стоянки", 5.39 "Зона стоянки" і 6.15 "Місце відпочинку".


6.15

Зупинка на вимогу працівника міліції здійснюється із дотриманням вимог цих Правил (п.2.4 ПДР). Така зупинка не є вимушеною, оскільки ці Правила не відносять зупинку на вимогу співробітника міліції у заборонених місцях до категорії "вимушених". Проте, зупинившись на вимогу працівника міліції, водій зобов'язаний на своєму транспортному засобі увімкнути аварійну світлову сигналізацію (п.9.9 ПДР).

Зупинка будь-якого транспортного засобу має ряд своїх особливостей. Якщо водій не знає або неправильно трактує правила дорожнього руху, то це може призвести до дуже серйозних аварійних ситуацій.

Прийнявши рішення про зупинку, водій повинен включити спочатку покажчик повороту і переконатися у відсутності транспортних засобів на смузі, на яку він збирається перестроїтись для подальшої зупинки. При цьому він має перевагу перед водіями транспортних засобів, які починають рух після зупинки. Винятком є маршрутні транспортні засоби, які починають рух від зупинки, яка знаходиться у заїзному кармані.

Зупинка на узбіччі вимагає підвищеної уваги, особливо якщо воно мокре. Рівень зчеплення коліс із асфальтом і мокрою травою (землею) різний. Тому основне гальмування треба здійснювати на проїзній частині, а з'їжджати на узбіччя - вже при мінімальній швидкості руху. Рух по узбіччю має бути мінімальним, оскільки у таких місцях можуть знаходитися сторонні предмети, які можуть пошкодити шини (скло, цвяхи, дріт та інше).



У темний час доби до зупинок на узбіччях краще

взагалі не вдаватися, оскільки це небезпечно і тому заборонено цими Правилами. Транспортні засоби дозволено зупиняти тільки у спеціально відведених місцях чи за межами дороги. Узбіччя - це частина дороги.

Якщо вже і довелося призупинитися на узбіччі у темний час доби, ні в якому разі не можна вимикати габаритні вогні і обов'язково треба включити аварійну світлову сигналізацію. Основні фари при цьому краще вимкнути, інакше ваш транспортний засіб може бути сприйнято як такий, що рухається.

Для зупинки на узбіччі, або на крайній правій смузі, підходить не будь-яке місце: краще не зупинятися поблизу поворотів і вигинів дороги, де видимість становить менш 100 метрів. У таких місцях транспортні засоби можуть раптово перестроюватись або здійснювати різкі маневри. Якщо вибору не залишається, то краще зупинитися до повороту, а не після нього: таке положення більш безпечно. У таких місцях заборонена тільки стоянка, зупинка хоч і не заборонена, але вдаватися до неї на ділянках дороги із обмеженою видимістю вкрай нерозумно.



До зупинок на узбіччі треба вдаватися лише у самих крайніх випадках, оскільки вони становлять загрозу для всіх учасників дорожнього руху. Восени, взимку і навесні оперативні зведення рясніють подіями типу "врізався у вантажівку". У деяких країнах, при аварійній зупинці на магістралі, водій і пасажири зазвичай виходять із машини, перелазять через відбійник і чекають допомоги там.

15.2. За відсутності спеціально відведених місць чи узбіччя або коли зупинка чи стоянка там неможливі, вони дозволяються біля правого краю проїзної частини (якомога правіше, щоб не перешкоджати іншим учасникам дорожнього руху).



У зв'язку із тим, що на деяких ділянках доріг, поза спеціально-відведених місць для зупинки і стоянки, узбіччя може бути відсутнім або зупинка і стоянка на ній неможливі, дозволяється зупинитися і стояти якнайближче до правого краю проїзної частини, не створюючи перешкоди іншим учасникам дорожнього руху.

Зупинка або стоянка транспортних засобів дозволяється на проїзній частині або тротуарі в обумовлених Правилами місцях, за відсутності заборонних дорожніх знаків або розмітки. Крім того, Правила обумовлюють конкретні місця, у яких заборонено зупинку або стоянку.

Винятком є ситуації, при яких водій здійснює вимушену зупинку - припинення руху транспортного засобу через його технічний стан або небезпеку, яка створюється вантажем, що перевозиться, станом учасника дорожнього руху, виникненням перешкоди для руху. У цьому випадку водій повинен зупинитися якомога ближче до правого краю проїзної частини. Якщо такої можливості не було, водій зобов'язаний спочатку вжити усіх заходів, щоб прибрати транспортний засіб із проїзної частини, а при неможливості це зробити - увімкнути аварійну світлову сигналізацію, встановити позаду транспортного засобу знак аварійної зупинки або миготливий червоний ліхтар (п. 9.9 - 9.11 ПДР).



15.3. У населених пунктах зупинка і стоянка транспортних засобів дозволяються на лівому боці дороги, що має по одній смузі для руху в кожному напрямку (без трамвайних колій посередині) і не розділена розміткою 1.1, а також на лівому боці дороги з одностороннім рухом.

Якщо дорога має бульвар або розділювальну смугу, зупинка і стоянка транспортних засобів біля них забороняються.



Ситуація, пов'язана із зупинкою транспортних засобів на лівому боці дороги, викликає у багатьох водіїв нерозуміння і розгубленість. Навіть найдосвідченіші із них допускають помилки і порушення у цьому питанні. Запам'ятати треба головне - у всіх випадках зупинка на лівій стороні дороги заборонена за межами населених пунктів, навіть за наявності на дорозі переривчастої лінії розмітки. У населених пунктах така зупинка забороняється, якщо:



- дорога має посередині суцільну лінію розмітки або трамвайні колії;
- дорога має дві смуги руху і більше в будь-якому напрямку;
- лівий бік дороги примикає до бульвару або розділювальної смуги - виділеному конструктивно або за допомогою суцільних ліній дорожньої розмітки 1.1 та 1.2 елементу автомобільної дороги, що розділяє суміжні проїзні частини;
- на лівому боці дороги встановлені дорожні знаки, що забороняють зупинку чи стоянку, або уздовж бордюру (на бордюрі) нанесена дорожня розмітка у вигляді жовтої лінії. Суцільна лінія забороняє зупинку, переривчаста - стоянку;
- дорога із одностороннім напрямком руху має тільки одну смугу для руху;
- зупинка або стоянка створює перешкоди для руху транспортних засобів.

Це всі обмеження, у всіх інших випадках зупинка або стоянка на лівому боці дороги дозволяється, але лише із невеликими застереженнями.



Під час будь-якої зупинки транспортного засобу на лівому боці дороги особливу увагу треба приділяти пасажирам. Їх посадку (висадку) дозволяється здійснювати тільки із тротуару чи узбіччя, а якщо це неможливо, то із крайньої смуги проїзної частини (але не з боку суміжної смуги для руху), за умови, що це буде безпечно і не створить перешкод іншим учасникам руху (п. 5.1 ПДР).



Водіям вантажних автомобілів, автобусів і мікроавтобусів дозволено здійснювати посадку (висадку) пасажирів виключно на правому боці дороги. Це пов'язано із тим, що у цих транспортних засобів відсутні ліві дверцята для пасажирів, і у разі зупинки на лівому боці дороги пасажири будуть змушені виходити на суміжну смугу руху, що категорично заборонено Правилами.

Вантажним автомобілям із дозволеною максимальною масою понад 3,5 т, тракторам, самохідним машинам і механізмам дозволяється



зупинятися на лівому боці дороги виключно із метою завантаження чи розвантаження. Однак це обмеження діє лише для доріг з одностороннім рухом, що мають три і більше смуги для руху в одному напрямку (п.11.6 ПДР). У всіх інших випадках водії зазначених транспортних засобів нічим не відрізняються від водіїв легкових автомобілів. Вони так само можуть паркуватися на лівому боці дороги, якщо це не заборонено цими Правилами.

Слід зазначити, що незважаючи на заборону зупинки на лівому боці дороги за межами населених пунктів, ніхто не забороняє водієві зробити розворот із тим, щоб зупинитися по ходу руху транспорту на протилежному боці дороги.

15.4. Транспортні засоби не дозволяється ставити на проїзній частині в два і більше ряди. Велосипеди, мопеди і мотоцикли без бокового причепа дозволяється ставити на проїзній частині не більше ніж у два ряди.

Дана вимога Правил обумовлена необхідністю збереження пропускної здатності проїзної частини, а також із метою забезпечення безпечного виконання маневрів транспортних засобів, що здійснили зупинку або стоянку на будь-якому боці проїзної частини.

15.5. Ставити транспортні засоби під кутом до краю проїзної частини дозволяється в місцях, де це не буде перешкоджати руху інших транспортних засобів.

Біля тротуарів або інших місць із пішохідним рухом ставити транспортні засоби під кутом дозволяється лише передньою частиною, а на підйомах - тільки задньою частиною.



Як правило, постановка автомобілів під кутом до краю проїзної частини позначається дорожньою розміткою, або водій керується способами паркування інших транспортних засобів, які вже перебувають на парковці. За відсутності розмітки або візуальних орієнтирів водій повинен сам визначати можливість і необхідність постановки транспортного засобу під кутом до тротуару, за умови, якщо інший спосіб постановки не передбачено дорожніми знаками чи розміткою, а запаркований автомобіль не буде перешкоджати руху інших транспортних засобів.

На вимогу даного пункту Правил про постановку транспортних засобів передньою частиною до пішохідних зон звертають увагу далеко не всі водії. Їх пильність послаблює зазначений у цьому пункті Правил спосіб постановки - "під кутом". Водії просто забувають, що запаркований перпендикулярно по відношенню до тротуару транспортний засіб теж стоїть під кутом, величина якого становить 90 градусів, і в підсумку допускають порушення Правил.




Приміром, практично біля усіх супермаркетів навколо автомобільної парковки знаходиться пішохідний периметр - доріжки для руху пішоходів або тротуари. Багато водіїв на околиці периметра паркується по відношенню до пішохідної зони задньою частиною автомобіля. І дійсно, виїжджати так легше і безпечніше. Однак такий спосіб паркування заборонено цим пунктом Правил. Така норма введена з метою зменшення шкідливого впливу відпрацьованих газів на здоров'я людей.

Винятком є дорожні підйоми, де ймовірність самовільного скочування транспортних засобів у бік проїзної частини достатньо висока. Тому тут їх ставлять задньою частиною до пішохідної зони. Однак не варто плутати підйоми зі спусками, де транспортні засоби ставляться до тротуару виключно передньою частиною.

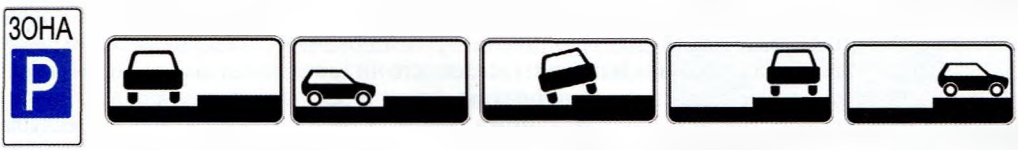
15.6. Стоянка всіх транспортних засобів у місцях, позначених дорожніми знаками 5.38, 5.39, встановленими з табличкою 7.6.1, дозволяється на проїзній частині вздовж тротуару, а встановленими з однією з табличок 7.6.2-7.6.5 - легкових автомобілів і мотоциклів тільки так, як показано на табличці.




5.38

**Способи паркування транспортних засобів**

**На проїзній частині** **На тротуарах**




5.39 7.6.1 7.6.4 7.6.2 7.6.3 7.6.5

Правила дозволяють стоянку абсолютно всіх видів транспортних засобів паралельно тротуару, якщо у такому місці встановлений дорожній знак 5.38 "Місце для стоянки" або 5.39 "Зона стоянки", разом із табличкою 7.6.1 "Спосіб поставлення транспортного засобу на стоянку".

Стоянку, що є перпендикулярною відносно тротуару, передбачено табличкою 7.6.4, але дозволяється вона виключно легковим автомобілям і мотоциклам.

Правила дозволяють стоянку транспортних засобів на тротуарах шляхом часткового або повного заїзду, але лише легкових автомобілів і мотоциклів і в обумовлених Правилами випадках. По-перше, для руху пішоходів повинно залишатися не менш 2 -х метрів. По-друге, у такому місці повинен бути дорожній знак 5.38 "Місце для стоянки" або 5.39 "Зона стоянки", встановлений з однією із табличок до дорожніх знаків - 7.6.2 , 7.6.3 або 7.6.5, що вказують "Спосіб постановки транспортного засобу на стоянку". Варто звернути увагу, що серед передбачених способів паркування відсутній варіант, при якому автомобіль можна ставити на тротуарі задньою частиною до пішохідної зони.



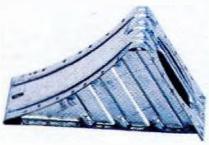
15.7. На спусках і підйомах, де спосіб поставлення не регламентується засобами регулювання руху, транспортні засоби необхідно ставити під кутом до краю проїзної частини так, щоб не створювати перешкод іншим учасникам дорожнього руху і виключити можливість для самовільного руху цих засобів.

На таких ділянках допускається ставити транспортний засіб уздовж краю проїзної частини, повернувши керовані колеса таким чином, щоб виключалась можливість самовільного руху транспортного засобу.

З метою забезпечення збереження особистого транспортного засобу, та дотримання безпеки



дорожнього руху в цілому, паркувати транспортний засіб на спусках і підйомах найкраще під кутом до краю проїзної частини, повернувши колеса у протилежний проїзній частині бік. Таким чином виключається самомовільний виїзд автомобіля на проїзну частину.



Правилами не заборонено ставити транспортний засіб на спусках і підйомах паралельно до проїзної частини, але при такій постановці для виключення можливості самовільного руху слід включати стоянкову гальмову систему і першу передачу (на підйомах) або передачу заднього ходу (на спусках). Додатково слід повертати колеса у напрямку до бордюрного каменя або встановлювати під колеса противідкотні упори. Їх наявність є обов'язковою для вантажних автомобілів із дозволеною максимальною масою понад 3,5 тонн і автобусів із дозволеною максимальною масою понад 5 тонн.

15.8. На трамвайній колії попутного напрямку, розташованій ліворуч на одному рівні з проїзною частиною для руху нерейкових транспортних засобів, дозволяється зупинка лише для виконання вимог цих Правил, а на розташованих біля правого краю проїзної частини - лише для посадки (висадки) пасажирів чи виконання вимог цих Правил.

У цих випадках не повинно створюватись перешкод для руху трамваїв.



У даному пункті Правил йдеться про зупинку на трамвайних коліях попутного напрямку, розташованих ліворуч, якщо це необхідно для повороту ліворуч або надання переваги у проїзді іншим транспортним засобам. На трамвайних коліях попутного напрямку, розташованого праворуч, можна зупинитися виключно для висадки або посадки пасажирів. Перешкоджати руху трамвая при цьому не можна.

На трамвайну колію зустрічного напрямку виїзд заборонений у всіх випадках.

15.9. Зупинка забороняється:

Зупинка - це припинення руху транспортного засобу на час до 5 хвилин або більше, якщо це необхідно для посадки (висадки) пасажирів або завантаження (розвантаження) вантажу (п.1.10 ПДР).

а) на залізничних переїздах;

Зупинка забороняється не тільки на самому переїзді, але і на його кордонах, які позначаються попереджувальними дорожніми знаками 1.29 і 1.30. Щоб уникнути непередбаченої зупинки водієві заборонено виїжджати на переїзд, якщо за ним утворився затор, який змусить водія зупинитися на переїзді (п.20.5 ПДР).

б) на трамвайних коліях (крім випадків, обумовлених пунктом 15.8 цих Правил);

в) на естакадах, мостах, шляхопроводах і під ними, а також у тунелях;

г) на пішохідних переходах і ближче 10 м від них з обох боків, крім випадків надання переваги в русі;

У даному пункті Правил йдеться про наземні пішохідні переходи, розташовані у межах проїзної частини і позначені дорожніми знаками 5.35.1 та 5.35.2 "Пішохідний перехід". Близько розташований до переходу транспортний засіб закриває огляд переходу водіям транспортних засобів, які наближаються до переходу. Пішоходи так само позбавлені достатнього огляду для забезпечення власної безпеки. У результаті може статися наїзд на пішохода, що раптово з'явився з-за припаркованого транспортного засобу.

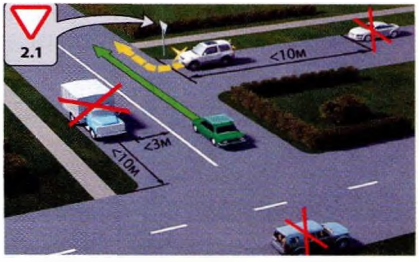
Водієві забороняється в'їжджати на пішохідний перехід, якщо за ним утворився затор, який змусить водія зупинитися на цьому переході (п.18.6 ПДР).

ґ) на перехрестях та ближче 10 м від краю перехрещуваної проїзної частини за відсут-

вості на них пішохідного переходу, за винятком зупинки для надання переваги в русі та зупинки проти бокового проїзду на Т-подібних перехрестях, де є суцільна лінія розмітки або розділювальна смуга;

Заборона на зупинку у зазначених даним пунктом місцях, пов'язана із необхідністю забезпечення безпеки дорожнього руху на перетинах проїзних частин. Позначена 10-ти метрова зона необхідна для перестроювання транспортних засобів, водії яких збираються здійснити поворот на перехресті. За наявності пішохідного переходу перед перехрестям заборонена зона відраховується не від лінії перетину проїзних частин, а від першої лінії переходу.

На Т-подібних перехрестях зупинка не заборонена (на протилежній стороні дороги, яка примикає), якщо смуга для руху транспортних засобів відокремлена суцільною лінією розмітки або розділювальною смугою, за умови, що між зупиненим транспортним засобом і суцільною лінією розмітки (розділювальною смугою) залишається не менш 3 м для руху попутних транспортних засобів.




Водієві забороняється виїжджати на будь-яке перехрестя, у тому числі при сигналі світлофора, що дозволяє рух, якщо утворився затор, який змусить водія зупинитися на перехресті, що створить перешкоду для руху інших транспортних засобів і пішоходів (п.16.4 ПДР).

д) у місцях, де відстань між суцільною лінією розмітки, розділювальною смугою чи протилежним краєм проїзної частини і транспортним засобом, що зупинився, менше 3 м;

Будь-який транспортний засіб, що зупинився, не повинен перешкоджати попутному руху інших транспортних засобів. Зазначена відстань - 3 метри обумовлена мінімальною шириною смуги руху - 2.75 м. В іншому випадку транспортні засоби будуть змушені виїжджати на смугу зустрічного руху, збільшуючи ризик створення ДТП.

е) ближче 30 м від посадкових майданчиків для зупинки маршрутних транспортних засобів, а коли їх немає - ближче 30 м від дорожнього знака такої зупинки з обох боків;

Зазначені метри необхідні маршрутним транспортним засобам для в'їзду та виїзду із зупинки. В іншому випадку вони змушені будуть зупинятися із порушенням вимог Правил - у другій смузі, без заїзду на зупинку, що призведе до створення дорожнього затору.

При виконанні вимог даного пункту Правил у водіїв іноді виникає питання - яким чином визначати початок і кінець посадкового майданчика? Початок майданчика для зупинки маршрутних транспортних засобів позначається інформаційно-вказівними дорожніми знаками 5.41.1 "Пункт зупинки автобуса", 5.42.1 "Пункт зупинки трамвая", 5.43.1 "Пункт зупинки тролейбуса". Кінець посадкового майданчика може позначатися табличкою 7.2.1 або установкою дорожніх знаків 5.41.2 "Кінець пункту зупинки автобуса", 5.42.2 "Кінець пункту зупинки трамвая", 5.43.2 "Кінець пункту зупинки тролейбуса".

є) ближче 10 м від позначеного місця виконання дорожніх робіт і в зоні їх виконання, де це створить перешкоди технологічним транспортним засобам, що працюють;

Місце виконання дорожніх робіт позначається дорожнім знаком 1.37 "Дорожні роботи".

ж) у місцях, де буде неможливим зустрічний роз'їзд або об'їзд транспортного засобу, що зупинився;

Водій повинен самостійно дати оцінку такої можливості, виходячи з того, що ширина смуги руху транспортних засобів повинна становити не менше 2,75 м (п.1.10 ПДР).

*У разі виникнення затору винуватця притягнуть до адміністративної відповідальності і накладуть штраф у розмірі до 680 грн. (ст.122 КУпАП).*

з) у місцях, де транспортний засіб закриває від інших водіїв сигнали світлофора або дорожні знаки;

Дана вимога більш стосується водіїв вантажних автомобілів і автобусів, які у момент зупинки повинні враховувати габарити свого транспортного засобу і вимоги національних стандартів до установки знаків і світлофорів. Відстань від поверхні дороги до нижнього краю знака становить від 1,5 до 2,2 метра - при установці збоку від дороги поза населеними пунктами, і від 2 до 4 метрів - у населених пунктах. Збоку від дороги світлофори встановлюють на висоті 2-3 метра, пішохідні світлофори - на висоті 2-2,5 метра.

Якщо габарити транспортного засобу близькі до зазначених величин, а над дорогою або по її бокам немає дублюючих знаків і світлофорів, водій повинен вибирати таку дистанцію до встановленого знака або світлофора, яка забезпечить його видимість для інших учасників дорожнього руху.

и) ближче 10 м від виїздів з прилеглих територій і безпосередньо в місці виїзду.

Вимога обумовлена тим, що транспортний засіб, у разі паркування неподалік виїзду, закриває огляд водієві, який виїздить, чим створює для нього та інших учасників дорожнього руху небезпечну і непередбачену ситуацію.



3.34

Крім місць, зазначених до цього, зупинка забороняється у всіх місцях де встановлений дорожній знак 3.34 "Зупинка заборонена", або біля краю проїзної частини або на бордюрі нанесена суцільна лінія жовтого кольору - дорожня розмітка 1.4.

Відповідно до вимог державних стандартів, що забезпечують безпеку дорожнього руху, дорожній знак 3.34 "Зупинка заборонена", за наявності двох смуг і більше для руху в одному напрямку, встановлюється у тих місцях, де існує підвищена небезпека зіткнень при об'їзді зупинених транспортних засобів. Критерієм такої ймовірності є інтенсивність руху, яка визначається кількістю транспортних засобів, які проїхали за одну годину, і становить від 300 до 600 одиниць, у залежності від категорії дороги (п. 10.5.29 ДСТУ 4100-2002).

Дії знака 3.34 "Зупинка заборонена" поширюється лише на той бік дороги, на якому він встановлений. Дія знака не поширюється на транспортні засоби, що рухаються за встановленими маршрутами та таксі, що здійснює посадку або висадку пасажирів (розвантаження чи завантаження вантажу).

Дія знака 3.34 "Зупинка заборонена" за наявності під ним таблички 7.18 "Крім інвалідів" не поширюється на водіїв-інвалідів, керуючих мотоколяскою або автомобілем, позначеними розпізнавальним знаком "Інвалід".

Зона дії знаку 3.34 - від місця встановлення до найближчого перехрестя за ним, а у населених пунктах, де немає перехресть, - до кінця населеного пункту. Дія знака не переривається у місцях виїзду із прилеглих до дороги територій і в місцях перетину (примикання) польових, лісових та інших доріг без покриття, перед якими не встановлено знаки пріоритету.

Іноді можливо бачити дорожній знак 3.34, що забороняє зупинку транспортних засобів, у комбінації із табличкою, не передбаченої цими Правилами, наприклад, "Крім автомобілів ...", далі назва фірми або установи. Протилежний приклад - знак 5.38 "Місце для стоянки", разом із табличкою "Тільки для автомобілів ...", і знову вказуються обрані. Подібні таблички цими Правилами не передбачені і є творчою ініціативою місцевої влади. А це вже поза законом. У Правилах обумовлені окремі питання дорожнього руху, що потребують узгодження із Державтоінспекцією (п.32 ПДР). Однак серед них немає питання узгодження установки дорожніх знаків, не передбачених дійсними правилами. Вказівки дорожніх знаків повинні виконувати всі без винятку водії, або цих знаків просто не повинно бути.

## Ділянки дороги, на яких заборонена зупинка транспортних засобів



залізничних переїздах



На трамвайних коліях



На мостах, естакадах, шляхопроводах і під ними



У тунелях



ішохідних переходах і ижче 10 м від них



На перехрестях і ближче 10 метрів від краю проїзної частини




Відстань між суцільною лінією розмітки, роздільною смугою чи протилежним краєм проїзної частини складає менше 3 м



На посадкових майданчиках для маршрутних ТЗ і ближче 30 м від них




ижче 10 м від місця ання дорожніх робіт



У місцях із неможливим зустрічним роз'їздом



У місцях, де можливе закриття світлофора або дорожнього знака



Ближче 10 м від виїздів із прилеглих територій



За наявності жного знака 3.34



За наявності дорожньої розмітки 1.4



На лівому боці дороги поза населених пунктів




15.10. Стоянка забороняється:

Стоянка - припинення руху транспортного засобу на час, більший ніж 5 хвилин, з причин, не пов'язаних з необхідністю виконання вимог цих Правил, посадкою (висадкою) пасажирів, завантаженням (розвантаженням) вантажу (п.1.10 ПДР).

а) у місцях, де заборонена зупинка;

Оскільки здійснити стоянку транспортного засобу без його зупинки неможливо, то цілком логічно, що стоянка заборонена у всіх місцях, де заборонена зупинка транспортних засобів.

б) на тротуарах (крім місць, позначених відповідними дорожніми знаками, встановленими з табличками);

Правила дозволяють стоянку на тротуарах виключно легковим автомобілям і мотоциклам, якщо такий спосіб паркування передбачено дорожніми знаками 5.38 "Місце для стоянки" або 5.39 "Зона стоянки" у поєднанні із однією з табличок до дорожніх знаків, 7.6.2, 7.6.3, 7.6. 5, що позначають спосіб постановки транспортного засобу на тротуарі.

Варто звернути увагу - серед дозволених способів паркування відсутній варіант, при якому транспортний засіб можна паркувати на тротуарі задньою частиною до пішохідної зони.

в) на тротуарах, за винятком легкових автомобілів та мотоциклів, які можуть бути поставлені на краю тротуарів, де для руху пішоходів залишається щонайменше 2 м;

Якщо дорожні знаки, що дозволяють паркування на тротуарі, відсутні - стоянка легкових автомобілів і мотоциклів на тротуарах дозволена, якщо для руху пішоходів залишається не менше 2 м. При цьому водій зобов'язаний пам'ятати, що відповідно до пункту 11.13 ПДР рух тротуарами заборонено, тому на тротуар дозволяється в'їжджати (виїжджати) по найкоротшій траєкторії.



На практиці досить часто виникають ситуації, за яких водії, виявивши на дорозі знаки, що забороняють зупинку або стоянку, паркують свої транспортні засоби на тротуарах. На жаль, на деяких вулицях по-іншому просто не зупинишся. Деякі експерти вважають таку стоянку порушенням, оскільки згідно з визначенням п.1.10 цих Правил тротуар є частиною автомобільної дороги. Отже, дія заборонних знаків поширюється як на проїзну частину, так і на тротуар.

З подібним твердженням можна не погодитись, оскільки визначення терміну "автомобільна дорога", надане цими Правилами, суперечить іншій нормі законодавства. Закон України "Про автомобільні дороги" визначає "автомобільну дорогу", як лінійний комплекс інженерних споруд, призначений для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів. Тротуари для руху транспортних засобів не призначені, а отже на них не може поширюватися дія дорожніх знаків, що забороняють зупинку або стоянку у межах проїзної частини. У подібних ситуаціях треба керуватися Законом, оскільки його юридичний статус вище Правил, що затверджуються постановою Кабінету Міністрів України.

г) ближче 50 м від залізничних переїздів;

Зазначена відстань необхідна для забезпечення огляду водіям транспортних засобів, які наближаються до переїзду. Дана вимога Правил поширюється, як на ділянку дороги до залізничного переїзду, так і за нею.

ґ) поза населеними пунктами в зоні небезпечних поворотів і випуклих переломів поздовжнього профілю дороги з видимістю або оглядовістю менше 100 м хоча б в одному напрямку руху;

При зупинці на крутому повороті водій створює небезпеку не тільки для свого транспортного засобу, але і для інших учасників дорожнього руху. Бо автомобіль на закритому повороті вони можуть виявити останньої миті. Для здійснення запобігаючого маневру або не вистачить часу і місця, або різко зросте ймовірність зіткнення із зустрічним транспортним засобом.

Зупинка за вершиною гори особливо небезпечна, якщо транспортний засіб стоїть не на узбіччі, а частково або повністю на дорозі. Водій, який рухається на підйом, намагається всіма засобами не втратити швидкість, а побачивши несподівано перед собою зупинений автомобіль, він практично нічого не може зробити. Аналогічна ситуація може виникнути і на спуску, у кінці якого дорога робить різкий поворот. У подібних місцях краще не зупинятися, а якщо все-таки довелося зупинитися, треба виставити знаки аварійної зупинки на відстані не менше 40 метрів від місця зупинки (п.9.10 ПДР).

Позначена у пункті видимість дороги - 100 метрів вказана із розрахунку гальмового шляху транспортного засобу що рухається зі швидкістю 90 км/год.

д) у місцях, де транспортний засіб, що стоїть, зробить неможливим рух інших транспортних засобів або створить перешкоду для руху пішоходів;

*Водія, який створив дорожній затор, можуть притягнути до адміністративної відповідальності та накласти покарання штрафом у розмірі від 510 до 680 грн. (ст.122 КУпАП).*

е) ближче 5 м від контейнерних майданчиків та/або контейнерів для збирання побутових відходів, місце розміщення або облаштування яких відповідає вимогам законодавства;

На зазначених місцях повинен бути забезпечений вільний доступ транспортних засобів, що здійснюють вивіз сміття та побутових відходів. Але це ще не означає, що біля будь-якого сміттєвого бака не можна паркувати машину. Такий бак повинен знаходитися на спеціальному майданчику - контейнерному, облаштування якого має відповідати вимогам законодавства.

Такі вимоги викладені у "Державних санітарних нормах", що затверджені наказом Міністерства охорони здоров'я України від 17.03.2011 р № 145. Контейнерні майданчики повинні мати водонепроникне тверде покриття та бути обладнані навісами, огорожею і ізольовані від об'єктів обслуговування населення, господарських дворів і магістральних вулиць смугою зелених насаджень шириною не менше 1,5 м, не повинні бути прохідними для пішоходів та транзитного руху транспорту. Майданчики повинні бути віддалені від меж земельних ділянок навчальних та лікувально-профілактичних установ, стін житлових та громадських будівель і споруд, майданчиків для ігор дітей і відпочинку населення на відстань не менше 20 м.

є) на газонах.

До 15 квітня 2013 Правила не забороняли стоянку на газонах. Покарати водія штрафом у 510 грн. за знищення зеленої трави могли лише співробітники державної інспекції із охорони навколишнього середовища. Тепер же притягнути водія до відповідальності за стоянку у забороненому місці може і працівник Державтоінспекції.

Згідно із визначенням Правил газон - ділянка однорідної території із дерновим покривом, який штучно створюється шляхом посіву і вирощування дерноутворювальних трав (переважно багаторічних злаків) або одернування (п.1.10 ПДР).

## Місця, в яких стоянка транспортних засобів заборонена




На залізничних переїздах



На трамвайних коліях



На мостах, естакадах, шляхопроводах і під ними



У тунелях



На пішохідних переходах і ближче 10 м від них



На перехрестях і ближче 10 метрів від краю проїзної частини




Відстань між суцільною лінією розмітки, розділювальною смугою чи протилежним краєм проїзної частини і ТЗ, менше 3 м



Біля посадкових майдан маршрутних ТЗ і ближче від них




Ближче 10 м від місця виконання дорожніх робіт



У місцях із неможливим зустрічним роз'їздом



У місцях, де можливе закриття світлофора або дорожнього знака



Ближче 10 м від виїзд прилеглих територій



На тротуарах



Ближче 50 метрів від залізничних переїздів



Видимість або оглядовість дороги поза населених пунктів менше 100 м



Створення перешкоди інших транспортних зас пішоходів



Ближче 5 метрів від сміттєзбірників



На газонах



За наявності розмітки 1.10.1



На лівому боці дороги населених пунктів



За наявності дорожнього знака 3.35



За наявності дорожнього знака 3.36



За наявності дорожнього знака 3.37




За наявності дорожнього знака 3.38

Дія знака 3.35 "Стоянка заборонена" за наявності під ним таблички 7.18 "Крім інвалідів" не поширюється на водіїв-інвалідів, керуючих мотоколяскою або автомобілем, позначеними розпізнавальним знаком "Інвалід", а також на таксі з увімкненим таксометром.

Зона дії знаку 3.35 - від місця установки до найближчого перехрестя за ним, а у населених пунктах, де немає перехресть, - до кінця населеного пункту. Дія знака не переривається у місцях виїзду із прилеглих до дороги територій і в місцях перетину (примикання ) із польовими, лісовими та іншими дорогами без покриття, перед якими не встановлено знаки пріоритету.

15.11. У темну пору доби і в умовах недостатньої видимості стоянка поза населеними пунктами дозволяється лише на майданчиках для стоянки або за межами дороги.

Стоянка у темний час доби і в умовах недостатньої видимості на проїзній частині або узбіччі заборонена, оскільки може спровокувати виникнення дорожньо-транспортної пригоди.



У разі вимушеної зупинки водій зобов'язаний залишити увімкненими габаритні вогні, а також увімкнути на транспортному засобі знак аварійної світлової сигналізації і виставити знак аварійної зупинки на відстані не менше 40 метрів позаду транспортного засобу.

Залишати увімкненими фари ближнього світла, і тим більше дальнього не рекомендується, оскільки це може ввести в оману водіїв інших транспортних засобів і спровокувати дорожньо-транспортну пригоду.

15.12. Водій не повинен залишати транспортний засіб, не вживши всіх заходів, щоб не допустити його самовільного руху, проникнення до нього і (або) незаконного заволодіння ним.

Із метою виключення самовільного руху транспортного засобу, перш ніж покинути його салон, водій зобов'язаний забезпечити його нерухомість за допомогою включення зниженої передачі і гальмової системи, а у гірських умовах водії вантажних автомобілів із дозволеною максимальною масою понад 3,5 т, тракторів і автобусів зобов'язані додатково скористатися спеціальними противідкатними упорами. Якщо транспортний засіб стоїть у напрямку ухилу, включати необхідно задню передачу. Якщо стоїть у напрямку підйому, включати треба передню передачу.



Викрадення транспортних засобів найчастіше відбуваються під час їх стоянки. Тому водіям слід подбати про їхнє збереження. Перш ніж покинути автомобіль, необхідно заглушити двигун, поставити автомобіль на стоянкові гальма, закрити вікна,

замкнути всі двері і багажник. Ні в якому разі не можна залишати ключі у замку запалювання, навіть на найкоротший час. Неприпустимо залишати у транспортному засобі документи водія, особливо - свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу. Згідно із діючими нормами законодавства транспортним засобом може керувати будь-яка особа за наявності реєстраційного документа на нього.



Ні у якому разі не можна залишати без нагляду у запаркованому автомобілі маленьких дітей і домашніх тварин, навіть на найкоротший час, особливо у теплу і сонячну погоду. Це може спровокувати тепловий удар і їх загибель. Навіть якщо на вулиці вдень близько 20 градусів тепла, у закритій машині повітря може нагріватися буквально протягом декількох хвилин до 45-48 градусів.

Дитина в машині може не тільки відчути брак кисню у задушливому просторі, але і нашкодити транспортному засобу, постраждати особисто, стати причиною ДТП. Дитина може завести автомобіль і рушити із місця, евакуатор може забрати дитину разом із машиною, автомобіль може зайнятися, автомобільне скло може задушити, машину із малюком можуть протаранити, і найголовніше, дитину можуть просто вкрасти або викрасти автомобіль разом із нею.



15.13. Забороняється відчиняти двері транспортного засобу, залишати їх відчиненими і виходити з транспортного засобу, якщо це загрожує безпеці і створює перешкоди іншим учасникам дорожнього руху.

Це правило стосується як водіїв, так і пасажирів транспортних засобів. Перш ніж відкривати двері необхідно за допомогою дзеркал заднього виду або повороту голови переконатися у відсутності на суміжній смузі транспортних засобів, які рухаються або пішохода, який прямує повз.

15.14. У разі вимушеної зупинки в місці, де зупинку заборонено, водій повинен вжити всіх заходів, щоб прибрати транспортний засіб, а за неможливості це зробити - діяти згідно з вимогами пунктів 9.9-9.11 цих Правил.



Вимушена зупинка - припинення руху транспортного засобу через його технічний стан або небезпеку, що створюється вантажем, що перевозиться, станом учасника дорожнього руху, виникненням перешкоди для руху (п.1.10 ПДР). У разі такої зупинки водій зобов'язаний ввімкнути аварійну світлову сигналізацію.

Якщо зупинка сталася на ділянці дороги з обмеженою оглядовістю дороги хоча б в одному напрямку менше 100 м, разом з увімкненням аварійної світлової сигналізації слід установити знак аварійної зупинки або миготливий червоний ліхтар на відстані, що забезпечує безпеку дорожнього руху, але не ближче 20 м до транспортного засобу в населених пунктах і 40 м поза ними (п.9.9-9.11 ПДР).

15.15. На проїзній частині забороняється встановлення предметів, що перешкоджають проїзду чи паркуванню транспортних засобів, за винятком випадків:
- оформлення дорожньо-транспортної пригоди;
- виконання дорожніх робіт або робіт, пов'язаних із зайняттям проїзної частини;
- обмеження або заборони руху транспортних засобів та пішоходів у випадках, передбачених законодавством.

Досить часто можливо спостерігати таку картину: біля різних офісів, магазинів, кафе та інші їх власники встановлюють різні предмети, що перешкоджають парковці "випадкових" транспортних засобів. Правила визначають такі дії незаконними.

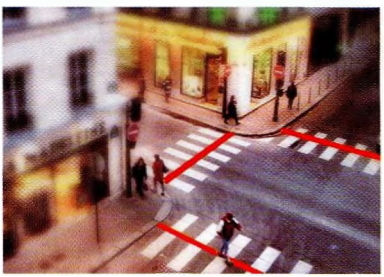


*Відповідальність за дії, спрямовані на створення перешкод для дорожнього руху, передбачена законодавством, і тягне покарання штрафом у розмірі від 340 до 510 грн. або громадськими роботами тривалістю 30-40 годин (ст. 139 КУпАП).*

## 16. ПРОЇЗД ПЕРЕХРЕСТЬ

*За порушення правил проїзду перехресть законодавством передбачена відповідальність у вигляді штрафу в розмірі від 425 до 510 грн. Якщо порушення потягне за собою створення аварійної обстановки, штраф збільшиться до 850 грн або порушника можуть позбавити права керування транспортними засобами на строк від 6 до 12 місяців (ст. 122 КУпАП).*

Щоб уникнути непорозумінь, пов'язаних із проїздом перехресть, водієві дуже важливо пам'ятати визначення терміну "перехрестя" - це місце перехрещення, прилягання або розгалуження доріг на одному рівні, межею якого є уявні лінії між початком заокруглень країв проїзної частини кожної з доріг. Не вважається перехрестям місце прилягання до дороги виїзду з прилеглої території.

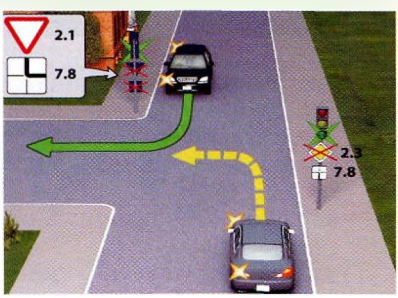


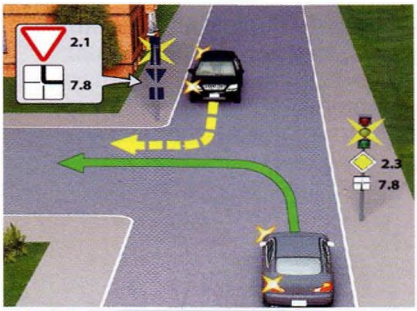
Позначте дуже важливий момент - межею перехрестя є уявні лінії між початком заокруглень країв проїзної частини кожної з доріг. Саме від цих ліній набирають чинності деякі вимоги, які регламентують правила проїзду перехресть.

16.1. Перехрестя, де черговість проїзду визначається сигналами світлофора чи регулювальника, вважається регульованим. На такому перехресті знаки пріоритету не діють.

У разі вимкнення світлофора або його роботи в режимі миготіння сигналу жовтого кольору та відсутності регулювальника перехрестя вважається нерегульованим і водії повинні керуватись правилами проїзду нерегульованих перехресть та установленими на перехресті знаками пріоритету.

Організація дорожнього руху передбачає два типи перехресть - регульовані і нерегульовані. На регульованому перехресті в організації руху беруть участь світлофори або регулювальник. Сигнали регулювальника мають перевагу перед сигналами світлофорів і вимогами дорожніх знаків пріоритету і є обов'язковими для їх виконання. Водії та пішоходи








5.16

повинні виконувати вимоги регулювальника, навіть якщо вони суперечать сигналам світлофорів, вимогам дорожніх знаків і розмітки (п.8.3 ПДР).

Перехрестя вважається нерегульованим за відсутності на ньому працюючого світлофора чи регулювальника, а також у разі вимкнення світлофора або його роботи в режимі миготіння сигналу жовтого кольору. На такому перехресті водії повинні керуватись правилами проїзду нерегульованих перехресть, які в свою чергу поділяються на рівнозначні і нерівнозначні. Незалежно від типу, для всіх перехресть існують єдині правила проїзду:

- наближаючись до перехрестя, необхідно заздалегідь вибрати напрямок руху через нього. При повороті на перехресті праворуч або ліворуч (розвороті) водій зобов'язаний завчасно зайняти відповідно крайнє праве або ліве положення на проїзній частині. Виняток становлять ситуації, при яких дорожніми знаками передбачений поворот із декількох рядів.

- правила дорожнього руху не визначають, на якій саме відстані від перехрестя слід зайняти крайнє положення. Воно визначається самим водієм і залежить від конкретних дорожніх умов. Головне - щоб транспортний засіб знаходився у відповідному крайньому положенні на проїжджій частині ще до початку виконання маневру;





- навіть у випадку, коли водій на перехресті має переважне право на проїзд, йому потрібна підвищена обережність і передбачливість. Не можна цілком покладатися на дії інших учасників руху, вони можуть порушити правила і створити небезпечну, аварійну обстановку. Незважаючи на перевагу в своєму русі, у разі порушення правил дорожнього руху іншими учасниками дорожнього руху, водій транспортного засобу, передбачаючи несприятливий розвиток подій, повинен зупинитися, щоб не допустити дорожньо-транспортної пригоди.

Досить часто водії, під час виконання маневрів на перехрестях, забувають деякі особливості дорожніх знаків, у результаті чого роблять заборонений поворот, розворот або навпаки - не виконують ці маневри, навіть якщо вони дозволені. Такі дії вносять хаотичність у рух на перехрестях і створюють іноді аварійну ситуацію. Особливої обережності слід дотримуватись при розвороті. Адже згідно з вимогами Правил, будь-який водій повинен дати дорогу транспортному засобу, що здійснює розворот. І тут виникає питання - а чи може такий транспортний засіб піти на розворот? Для цього слід пам'ятати вимоги дорожніх знаків.

**Дорожні знаки, які не забороняють розворот**



3.23



4.3



4.5



4.6



5.16



5.18

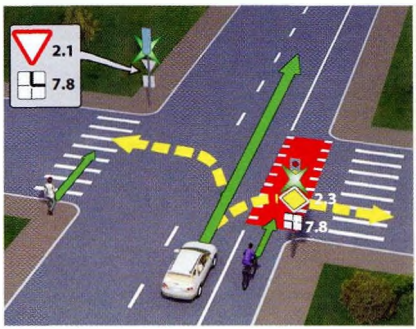
Розворо
заборон



4.1

16.2. На регульованих і нерегульованих перехрестях водій, повертаючи праворуч або ліворуч, повинен дати дорогу пішоходам, які переходять проїзну частину, на яку він повертає, а також велосипедистам, які рухаються прямо в попутному напрямку.

Даний пункт обумовлює два істотні моменти, які викДаний пункт обумовлює два істотні моменти, які викликають конфліктні ситуації: чи повинен водій дати дорогу пішоходу, який знаходиться за межами пішохідного переходу і що робити, якщо той переходить дорогу на заборонний сигнал світлофора? Відповідь міститься у чинних нормах законодавства.




По-перше, ключовим є термін "дати дорогу". Згідно із визначеннями цих Правил - це вимога до водія транспортного засобу не продовжувати або не відновляти рух, якщо це може змусити іншого учасника дорожнього руху змінити напрямок руху або швидкість.

По-друге, пішоходи повинні переходити проїзну частину по пішохідних переходах, а в разі їх відсутності - на перехрестях по лініях тротуарів або узбіч (п.4.7 ПДР). Стаття 17 Закону "Про дорожній рух" надає перевагу пішоходам виключно на пішохідних переходах. Водій повинен дати дорогу лише пішоходу, який знаходиться на пішохідній дорозі (зебрі) (ст. 16 Закону "Про дорожній рух").

Таким чином, на регульованих перехрестях пішохід користується пріоритетним правом під час руху на дозволяючий сигнал світлофора чи регулювальника. Саме такому пішоходу зобов'язаний дати дорогу водій при повороті.



Якщо перехрестя є нерегульованим, водій зобов'язаний дати дорогу лише пішоходу, який знаходиться на пішохідній дорозі і на значній відстані від транспортного засобу, що повертає.

Якщо пішохід переходить дорогу в недозволеному місці, на значній відстані від перехрестя, обов'язок дати йому дорогу взагалі не виникає, оскільки межа перехрестя залишилися далеко позаду і правила, застосовні до нього, вже не діють. У подібній ситуації керуватися треба звичайними правилами. При цьому скоювати наїзд на пішохода, звичайно ж, не варто.



Під час повороту на перехресті необхідно пропускати велосипедистів, що рухаються прямо в попутному або зустрічному напрямку, тому що велосипед - це транспортний засіб.

Слід пам'ятати, що велосипедна доріжка, яка перетинає дорогу за межами перехрестя, ніяких переваг велосипедистам не дає. Вони зобов'язані дати дорогу іншим транспортним засобам, що рухаються по дорозі ( п.6.5 ПДР).

16.3. У разі необхідності надання переваги в русі транспортним засобам, які рухаються по перехрещуваній дорозі, водій повинен зупинити транспортний засіб перед дорожньою розміткою 1.12 (стоп-лінією) або 1.13, світлофором так, щоб бачити його сигнали, а якщо вони відсутні - перед краєм перехрещуваної проїзної частини, не створюючи перешкод для руху пішоходів.

Даний пункт Правил обумовлює два способи зупинки транспортного засобу - під час проїзду регульованого і нерегульованого перехрестя.

На регульованому перехресті, у разі ввімкнення заборонного сигналу світлофора



або подання такого сигналу регулювальником, водій зобов'язаний зупинятися перед дорожньою розміткою 1.12 (стоп-лінією) або 1.13 або перед світлофором.

Перед нерегульованим перехрестям водій повинен зупинитися у місці, звідки йому відкривається достатній огляд дороги, яку він збирається перетнути.



На самому перехресті, регульований він чи ні, водій зобов'язаний зупинитися у місці, яке не перетинається із траєкторією руху транспортного засобу, що має перевагу у русі.

У всіх випадках слід пам'ятати, що зупинений транспортний засіб не повинен загороджувати дорожні знаки або світлофори, а також створювати перешкоди у русі пішоходам, велосипедистам та іншим учасникам дорожнього руху.

16.4. Забороняється виїжджати на будь-яке перехрестя, у тому числі при сигналі світлофора, що дозволяє рух, якщо утворився затор, який змусить водія зупинитися на перехресті, що створить перешкоду для руху інших транспортних засобів і пішоходів.



Дана вимога досить часто не виконується багатьма водіями. Вона обумовлена необхідністю збільшення пропускної здатності перехрестя, а також зниження ймовірності утворення заторів у всіх напрямках руху. Правила не забороняють виїзд на перехрестя для повороту або розвороту під час утворення затору, оскільки в даному випадку зупинки на перехресті не буде.

**Регульовані перехрестя**

16.5. У разі подання сигналу регулювальником або ввімкнення сигналу світлофора, що дозволяє рух, водій зобов'язаний дати дорогу транспортним засобам, що завершують рух через перехрестя, а також пішоходам, які закінчують перехід.



Транспортні засоби, які завершають свій рух (маневр) через перехрестя на дозволяючий сигнал світлофора чи регулювальника, а також пішоходи, що закінчують перехід, користуються перевагою у русі.




Саме по собі включення сигналу світлофора, який дозволяє рух, ще не означає безпечний проїзд перехрестя. При під'їзді до такого перехрестя водій не повинен втрачати пильність, особливо у ситуації, коли він не рухається у суцільному транспортному потоці, або наближається до світлофора, на якому заборонний сигнал світлофора щойно змінився на дозволяючий. На дорозі, що перетинається, завжди може з'явитися транспортний засіб, водій якого у силу халатності або неуважності рухається на заборонний сигнал світлофора! Особливо часто таке трапляється у нічний час, коли транспорту на дорогах небагато.

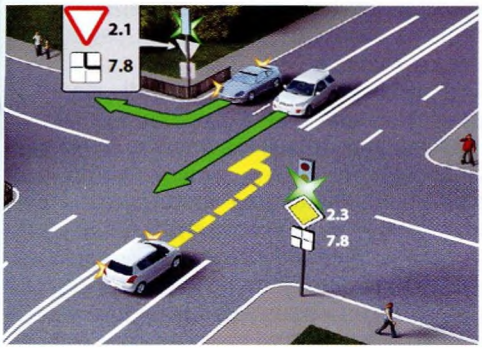


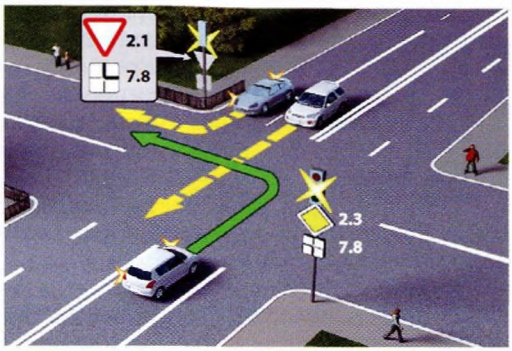
Навіть якщо на світлофорі горить зелений сигнал - завжди бажано при виїзді на перехрестя поглянути ліворуч, потім праворуч і ще раз ліворуч, щоб не зіткнутися із проїжджаючим на червоне світло. До речі, такі порушники часто йдуть із перевищенням швидкості - цей факт треба враховувати. Цим же правилом треба користуватися і на нерегульованих перехрестях, тому що завжди знайдеться роззява, яка не побачила знаки пріоритету, розставлені перед перехрестям.

Слід пам'ятати, що зіткнення під прямим кутом - одне з найнебезпечніших, оскільки у цьому випадку ремені і звичайні подушки безпеки (які вистрілюють із передньої панелі і керма) практично безсилі.

16.6. Повертаючи ліворуч або розвертаючись при зеленому сигналі основного світлофора, водій нерейкового транспортного засобу зобов'язаний дати дорогу трамваю попутного напрямку, а також транспортним засобам, що рухаються у зустрічному напрямку прямо або повертають праворуч.

Цим правилом повинні керуватися між собою і водії трамваїв.



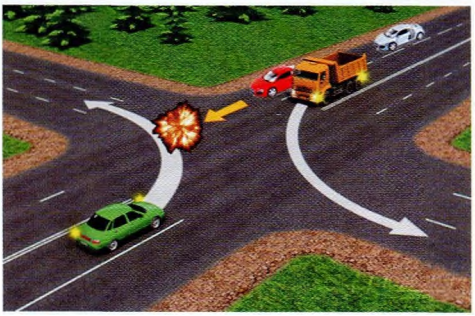

Правила не випадково акцентують увагу водіїв на повороті ліворуч або розвороті, оскільки ці маневри є одними із найнебезпечніших. Найголовніше тут - знати і розуміти, у чому полягає небезпека. Причому вона може виникати не тільки на регульованих перехрестях, а й на нерегульованих перехрестях рівнозначних доріг.

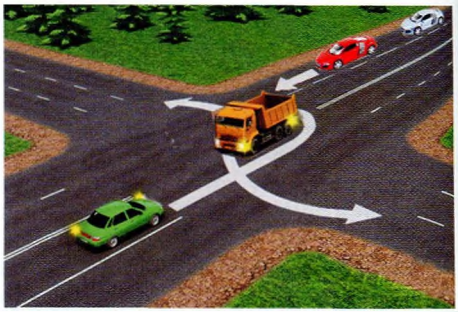
Правилами не обумовлено, яким саме чином водій повинен дати дорогу транспортним засобам, які мають перевагу. Головне його завдання - не допустити перетину траєкторій руху з ними. Це можна зробити шляхом зупинки транспортного засобу, шляхом зменшення його швидкості або підбором траєкторії його руху.

Траєкторія руху має істотне значення у ситуації, за якої транспортні засоби, які зустрілись на перехресті збираються виконати лівий поворот одночасно. Правила не конкретизують цю ситуацію, оскільки дають однозначну вказівку - водій спочатку повинен дати дорогу зустрічним транспортним засобам, незалежно від подальшої траєкторії їхнього руху, і лише потім здійснити лівий поворот. Тобто всі транспортні засоби повинні "розходитися" лівими бортами.

Однак у реальному житті на деяких перехрестях зустрічаються ситуації, за яких виконати дану вимогу Правил не є можливим, і транспортні засоби змушені "розходитися" правими бортами. Все залежить від конфігурації перехрестя.

Одночасний поворот ліворуч





Варто зазначити, що подібний вибір траєкторії руху є досить небезпечним. Водій не має можливості контролювати ситуацію на смугах зустрічного руху, якщо вони закриті зустрічними транспортними засобами, що чекають на поворот. В такий ситуації водій не повинен рухатись. Допускати "сліпий" лівий поворот неприпустимо, інакше з правого боку може раптово виникнути непомічений транспортний засіб. Інша ситуація може скластися лише на сучасних перехрестях, де є "зміщені" смуги руху для транспортних засобів, що повертають ліворуч. В цьому випадку забезпечується достатній огляд зустрічних смуг. І це - не єдине правило для виконання поворотів на перехрестях.

У всіх випадках, опинившись на середині перехрестя, водій повинен контролювати ситуацію з усіх напрямків і на всіх смугах. Якщо ситуація незрозуміла, краще стояти на місці - іноді це остання можливість уникнути зіткнення.

При виїзді на перехрестя необхідно залишати місце для виконання лівого повороту зустрічним транспортним засобам, яким, ясна річ, теж потрібно виїхати на перехрестя

Водій, що виконує поворот ліворуч, повинен дати дорогу попутним транспортним засобам, що рухаються попереду нього і виконують розворот (п.10.4 ПДР).

Не варто повертати колеса у напрямку повороту до тих пір, поки водій не буде готовий рухатися далі. Інакше, при задньому ударі, машина може вискочити напереріз зустрічному потоку. Так що тримати кермо треба прямо, очікуючи продовження маневру.

Перед входом у поворот доцільно знизити швидкість і при необхідності перейти на передачу, при якій можна виконати повністю цей маневр. У цьому випадку обидві руки водія будуть перебувати на кермі, а не на рукоятці перемикання швидкостей, і він повністю зможе зосередитися на виконанні повороту.

Слід пам'ятати, що швидкість проходження повороту визначається не швидкістю на вході у поворот, а головним чином швидкістю на виході з нього. Під час входу гальмування має бути закінченим. Після цього водій повинен повернути рульове колесо на кут, необхідний для повороту, і, якщо дозволяють умови та радіус повороту, почати плавне збільшення швидкості, натискаючи на педаль газу. На виході із повороту автомобіль повинен зайняти положення, яке відповідає руху по прямій. При такій техніці повороту траєкторія транспортного засобу на вході у поворот має мінімальний радіус і довгу плавну криву на виході, по якій автомобіль зможе продовжити рух із збільшенням швидкості.

Під час здійснення повороту треба чітко дотримуватись рядності руху. Це обов'язкова умова уникнення бокового зіткнення із транспортним засобом, що рухається на поворот по сусідній смузі, і тим більше не слід виїжджати на смугу зустрічного руху.



5.16

Під час інтенсивного руху, коли увесь ряд для повороту ліворуч зайнятий, або завершити поворот протягом одного циклу зміни сигналу світлофора не вдається, варто подумати - може треба проїхати перехрестя прямо, а потім виконати три правих повороти, використовуючи прилеглі вулиці. Часом такий маневр є більш безпечним та ефективним з точки зору економії часу.

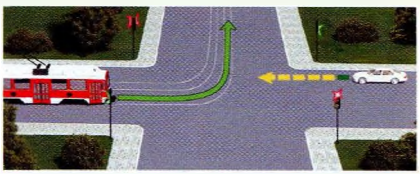


5.18

На перехресті, що має трамвайні колії на одному рівні із проїзною частиною, поворот ліворуч або розворот повинен виконуватися із трамвайної колії попутного напрямку, якщо інший порядок руху не передбачено дорожніми знаками 5.16 "Напрямок руху по смугах", 5.18 "Напрямок руху по смузі" або розміткою 1.18 у вигляді стрілки, що вказує дозволені напрямки руху.

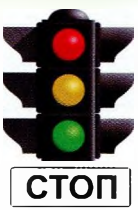
Для виконання маневру існує два способи перестроювання на трамвайну колію попутного напрямку: із випередженням трамвая або після його проїзду. При перестроюванні на трамвайну колію попутного напрямку трамвай має перевагу. Заїжджати на трамвайну колію зустрічного напрямку забороняється.

16.7. Якщо сигнал регулювальника або зелений сигнал світлофора дозволяють одночасно рух трамвая і нерейкових транспортних засобів, трамваю надається перевага незалежно від напрямку його руху.



Йдеться про ситуацію, коли водії трамваїв керуються сигналами звичайних світлофорів, за відсутності спеціальних трамвайних. При їх наявності режим роботи таких світлофорів влаштований таким чином, що рух трамваїв не перехрещується із потоком нерейкових транспортних засобів.

16.8. Водій, який виїхав на перехрещення проїзних частин згідно із сигналом світлофора, що дозволяє рух, повинен виїхати у наміченому напрямку незалежно від сигналів світлофора на виїзді. Проте, якщо на перехрестях перед світлофорами на шляху руху водія є дорожня розмітка 1.12 (стоп-лінія) або дорожній знак 5.62, він повинен керуватися сигналами кожного світлофора.




В'їхавши на перехрестя при сигналі світлофора, що дозволяє рух, водій може побачити на виїзді заборонний сигнал, який можливо дублює основний світлофор. У цьому випадку водій зобов'язаний покинути перехрестя, не звертаючи уваги на сигнал світлофора на виїзді. Однак робити це можна далеко не у всіх випадках, оскільки водій не завжди може визначити призначення світлофора за перехрестям - чи є він дублюючим чи ні.

За своєю конфігурацією перехрестя бувають досить складними, тому для забезпечення безпеки дорожнього руху на них встановлюється декілька світлофорів. У такому випадку водій повинен керуватися сигналами кожного світлофора, який зустрічається на його шляху і при забороннному сигналі





зупинятися перед стоп-лінією або дорожнім знаком 5.62 "Місце зупинки".

Вимога до водія про обов'язковий виїзд із перехрестя на заборонний сигнал світлофора іноді викликає спірні ситуації. В одному випадку водіїв звинувачують у тому, що вони проїхали на заборонний сигнал, у іншому - що вони своєчасно не залишили перехрестя. У цьому питанні істотне значення має фіксація моменту перетину межі перехрестя (уявна лінія між початком заокруглень країв проїзної частини кожної із доріг) у момент включення забороннього сигналу світлофора.

За наявності відеофіксатора зробити це не складно, а ось при його відсутності - подібних ситуацій краще уникати. Для цього треба виконувати просте правило - не виїжджати на перехрестя при миготливому зеленому сигналі світлофора. Хоча він і дозволяє рух, однак може створити водієві додаткові клопоти, якщо він перетне лінію перехрестя під час увімкнення жовтого сигналу світлофора, який забороняє рух транспортних засобів.

16.9. Під час руху в напрямку стрілки, ввімкнутої в додатковій секції одночасно з жовтим або червоним сигналом світлофора, водій має дати дорогу транспортним засобам, що рухаються з інших напрямків.

Під час руху в напрямку стрілки зеленого кольору на таблиці, встановленій на рівні червоного сигналу світлофора із вертикальним розташуванням сигналів, водій повинен зайняти крайню праву (ліву) смугу руху та дати дорогу транспортним засобам і пішоходам, що рухаються з інших напрямків.



Додаткова секція на світлофорі



Табличка на світолофорі

Будь-яка стрілка на світлофорі, будь вона у додатковій секції світлофора або на білій табличці, дозволяє рух, але не дає ніяких переваг. Принципова різниця між стрілками полягає в тому, що поворот на стрілку, намальовану на білій табличці, дозволяється виключно із крайнього лівого (правого) ряду. На стрілку, розташовану в додатковій секції, поворот можна здійснювати із декількох рядів, якщо такий порядок руху передбачено дорожніми знаками або дорожньою розміткою.

16.10. На перехресті, де рух регулюється світлофором з додатковою секцією, водій, який перебуває на смузі, з якої робиться поворот, повинен продовжувати рух у напрямку, що вказує стрілка, ввімкнута в додатковій секції, якщо його зупинка на заборонний сигнал світлофора створить перешкоди транспортним засобам, що рухаються за ним по тій самій смузі.

Цей пункт Правил роз'яснює ще одну принципову різницю між стрілками, намальованими на білій табличці, і розташованими у додатковій секції світлофора. Перед перехрестями, на яких встановлені світлофори із додатковими секціями або табличками, смуги руху, як правило, мають розмітку 1.18 у вигляді стрілок, що вказують дозволені напрямки руху. Розмітка може доповнюватися дорожніми знаками 5.16 "Напрямки руху по смугах" і 5.18 "Напрямок руху по смузі". За відсутності таких стрілок або знаків перехрестя можна проїжджати у будь-якому напрямку, будь-якою смугою, яку дозволяється займати тому чи іншому транспортному засобу.

Таким чином, може виникнути ситуація, при якій сигнал світлофора забороняє рух прямо, але при цьому дозволяє повороти. Водій, який мав намір рухатися прямо, змушений зупинитися у крайній смузі, а наступні транспортні засоби, що намагалися виконати поворот, починають нервово сигналити. Вочевидь, що у подібній ситуації хтось із учасників руху не знає вимоги цих Правил. Тому, для будь-якого водія важливо розуміти принципову різницю між світлофорами із додатковою секцією і світлофорами із табличками, на яких нанесена зелена стрілка.

Якщо водій перебуває у крайньому лівому (правому) ряду і у цей момент включається додаткова секція світлофора, що дозволяє рух у зазначеному напрямку, водій зобов'язаний почати рух у цьому ж напрямку. Але за однієї умови - він створює перешкоду транспортним засобам, які рухаються за ним. Це правило діє, якщо такі транспортні засоби збираються здійснювати поворот, що легко визначається за увімкненими поворотниками. Якщо відповідні покажчики поворотів транспортних засобів, які знаходяться позаду, не увімкнені, водій може спокійно очікувати включення сигналу світлофора, що дозволяє йому рух у потрібному напрямку.



Продовжуємо рух



Не продовжуємо рух

На світлофорах із табличками, на яких нанесена зелена стрілка, у водія такого обов'язку не виникає. Він може очікувати необхідного йому сигналу світлофора скільки завгодно, без жодних додаткових маневрів, незалежно від напрямку руху наступних за ним транспортних засобів. Все залежить від внутрішньої культури самого водія.

**Нерегульовані перехрестя**

Нерегульовані перехрестя бувають двох типів: нерівнозначних доріг і рівнозначних. При цьому на перехрестях нерівнозначних доріг головна і другорядна дороги можуть міняти свої напрямки. До цього слід додати, що окрім традиційних перехресть є ще й перехрестя, де відбувається круговий рух.



Умови руху на нерегульованих перехрестях відрізняються особливою складністю. Досить сказати, що понад 45% зіткнень відбувається саме на них, причому переважна більшість - через недотримання черговості проїзду. Враховуючи це, водіям необхідно швидко і правильно визначати пріоритети доріг, що перетинаються, для прийняття рішення про черговість проїзду.

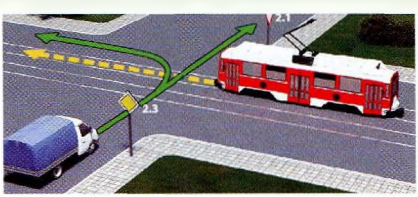


Але це не єдиний чинник, що впливає на безпеку проїзду перехресть. Їх оглядовість має не менш важливе значення. Межі оглядовості перехресть визначаються будівлями і парканами, поворотами дороги або рельєфом, транспортними засобами, які рухаються або запарковані, погодними умовами і освітленістю, розміщенням віконних стійок автомобіля і нарешті, пасажирами і вантажем, що перевозиться.

Головне правило водія на нерегульованих перехрестях - при під'їзді, та й на самому перехресті необхідно вибирати таку швидкість руху, щоб при необхідності можна було своєчасно зупинитися. Чим менше оглядовість перехрестя, тим меншу швидкість треба вибирати при виїзді на нього.

16.11. На перехресті нерівнозначних доріг водій транспортного засобу, що рухається по другорядній дорозі, повинен дати дорогу транспортним засобам, які наближаються до даного перехрещення проїзних частин по головній дорозі, незалежно від напрямку їх подальшого руху.

Нерівнозначність доріг передбачає наявність головної і другорядної дороги. На перетині таких доріг перевагу перед усіма транспортними засобами, у тому числі і перед трамваєм, мають водії, що рухаються по головній дорозі.



**Другорядна дорога**



2.1




2.2

Головною вважається дорога з удосконаленим покриттям по відношенню до дороги без покриття або дорога, позначена дорожніми знаками 2.3 "Головна дорога", 1.22 "Перехрещення з другорядною дорогою" або 1.23.1-1.23.4 "Прилягання другорядної дороги", по відношенню до дороги, позначеної знаками 2.1 "Дати дорогу" та 2.2 "Проїзд без зупинки заборонено". Така дорога вважається другорядною. Крім того, напрямок головної дороги може бути позначено інформаційною табличкою до дорожніх знаків 7.8

**Дорожні знаки, що позначають головну дорогу**



1.22



1.23.1



1.23.2



1.23.3



1.23.4



2.3



7.8

Якщо на дорогах відсутні вказані дорожні знаки, обидві дороги мають удосконалене покриття або обидві його не мають, то такі дороги вважаються рівнозначними, навіть якщо по ширині проїзної частини вони відрізняються одна від іншої.

Виїзди із прилеглих територій завжди є другорядними по відношенню до основної дороги. Однак у цьому питанні, особливо під час руху населеними пунктами, існує правило водійського етикету. Наприклад, якщо водій стоїть у автомобільному заторі, і бачить що інший транспортний засіб виїжджає із прилеглої території, дати йому дорогу буде не зайве, інакше чекати своєї черги він буде досить тривалий час.

Взагалі на практиці бувають випадки, коли водій, що має переважне право на рух, може не використовувати цього права за різних умов (невелика ширина проїзної частини, яка затрудняє маневрування, затор та інше) і запропонувати іншому водієві, який не має такого права, почати рух першим. Така зміна черговості проїзду не суперечить Правилам.

Для надання переваги у русі водію дозволяється зупинятися як перед перехрестям, так і в його межах. Головною умовою є недопущення створення перешкод транспортним засобам, які мають перевагу, тобто ситуації, при якій вони змушені маневрувати або зменшувати швидкість свого руху.

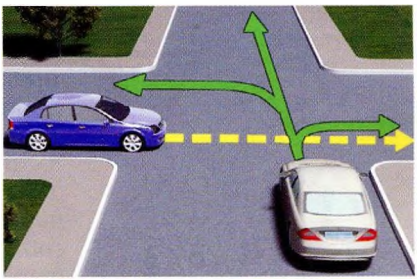


Не виключається одночасний проїзд перехрестя транспортними засобами із різних напрямків, якщо траєкторії їх руху не перетинаються. Однак при цьому водій транспортного засобу, що рухається по другорядній дорозі, завжди повинен переконатися у виконанні водієм транспортного засобу, що рухається по головній дорозі, саме того маневру, про який він попереджав покажчиками поворотів.

16.12. На перехресті рівнозначних доріг водій нерейкового транспортного засобу зобов'язаний дати дорогу транспортним засобам, що наближаються праворуч.

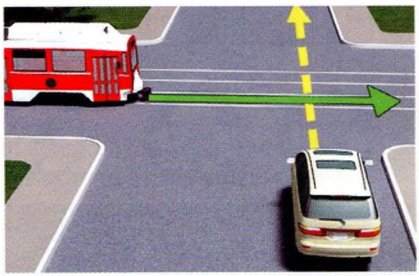
Цим правилом повинні керуватися між собою і водії трамваїв.

На будь-якому нерегульованому перехресті трамвай, незалежно від напрямку його подальшого руху, має перевагу перед нерейковими транспортними засобами, що наближаються до нього по рівнозначній дорозі.



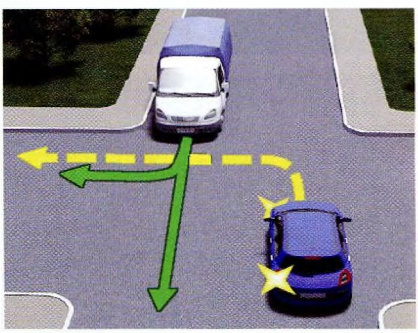
Під час проїзду нерегульованих перехресть рівнозначних доріг, водії можуть потрапити у самі різні і часом складні дорожньо-транспортні ситуації. Але всі вони мають вирішуватися на основі загального принципу "бережи правий борт".

Черговість проїзду визначається "правилом правої руки" - дорогу завжди дає водій, у якого перешкода справа (п. 10.11 ПДР). Якщо на таких перехрестях відбувається дорожньо-транспортна пригода, винуватцем завжди буде водій, у якого правий бік транспортного засобу виявляється битим.



Винятком для "правила правої руки" є трамваї, яким треба давати дорогу на нерегульованих перехрестях рівнозначних доріг незалежно від їх розташування по відношенню до нерейкових транспортних засобів. Підкресліть собі - це правило діє тільки на нерегульованих перехрестях рівнозначних доріг.

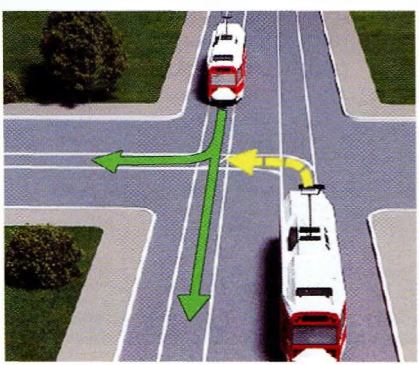
Досить поширеним є порушення правил черговості проїзду Т- образних перехресть. Водії, що рухаються по прямій дорозі, помилково вважають, що вони мають перевагу перед водіями, які виїжджають із бічної дороги. Вимога дати дорогу транспортним засобам, що наближаються праворуч, поширюється не тільки на повноцінні перехрестя. У разі коли траєкторії руху транспортних засобів перетинаються, а черговість проїзду не обумовлена цими Правилами, дати дорогу повинен водій, до якого транспортний засіб наближається з правого боку (п.10.11 ПДР).



16.13. Перед поворотом ліворуч і розворотом водій нерейкового транспортного засобу зобов'язаний дати дорогу трамваю попутного напрямку, а також транспортним засобам, що рухаються по рівнозначній дорозі в зустрічному напрямку прямо чи праворуч.

Цим правилом повинні керуватися між собою і водії трамваїв.

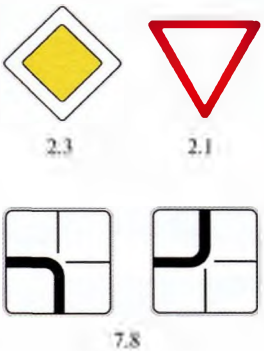
При повороті ліворуч або розвороті у водія завжди може виникнути перешкода справа. Особливості виконання вимог даного пункту аналогічні тим, що були докладно описані у коментарях до пункту 16.6 цих Правил.



16.14. Якщо головна дорога на перехресті змінює напрямок, водії транспортних засобів, які рухаються по ній, повинні керуватися між собою правилами проїзду перехресть рівнозначних доріг.

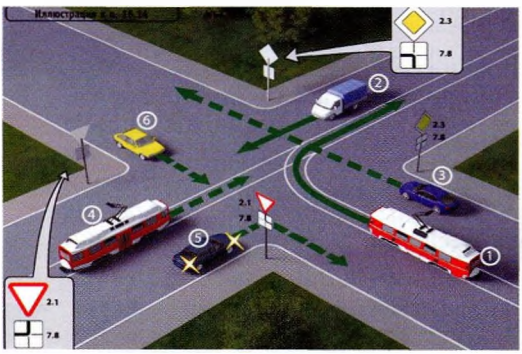
Цим правилом повинні керуватися між собою і водії, які рухаються по другорядних дорогах.

У ряді випадків, коли для пропуску основного транспортного потоку необхідно перевести рух із однієї дороги на іншу, головна дорога може




змінювати напрямок. Водії, що рухаються головною дорогою, отримують необхідну інформацію про порядок проїзду такого перехрестя за допомогою знака 2.3 "Головна дорога" із додатковою табличкою 7.8 "Напрямок головної дороги". А водіїв, які рухаються по другорядній дорозі, про зміну напрямок інформує знак 2.1 "Дати дорогу" із табличкою 7.8. Перехрестя, де головна дорога змінює свій напрямок, є найбільш складними, оскільки об'єднують у собі особливості проїзду відразу двох типів нерегульованих перехресть - рівнозначних і нерівнозначних.

Під час руху по головній дорозі, що повертає на перехресті, водій зберігає перевагу перед транспортними засобами, які в'їжджають на перехрестя із будь-яких напрямків другорядними дорогами. Водії, які в'їжджають на перехрестя із різних напрямків по головній дорозі, так само як і по другорядних, мають рівне право на рух. Тому між собою вони керуються правилами проїзду перехресть рівнозначних доріг - дорогу дає водій, у якого перешкода справа.

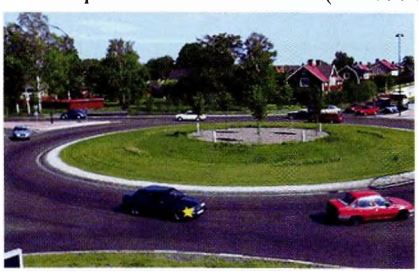






Особливої уваги заслуговують перехрестя, на яких організовано круговий рух. На таких перехрестях, за відсутності дорожніх знаків пріоритету, кожен елемент перетину слід розглядати як рівнозначне перехрестя, на якому діє правило надання дороги транспортним засобам, що наближаються праворуч. За наявності дорожніх знаків або світлофорів водій зобов'язаний керуватися їх вказівками.

Якщо дорога на в'їзді на перехрестя із круговим рухом має більше однієї смуги для руху в одному напрямку, то в'їжджати на таке перехрестя можна із будь-якої смуги, не дотримуючись вимоги "зайняти праве крайнє положення" (п.10.4 ПДР).

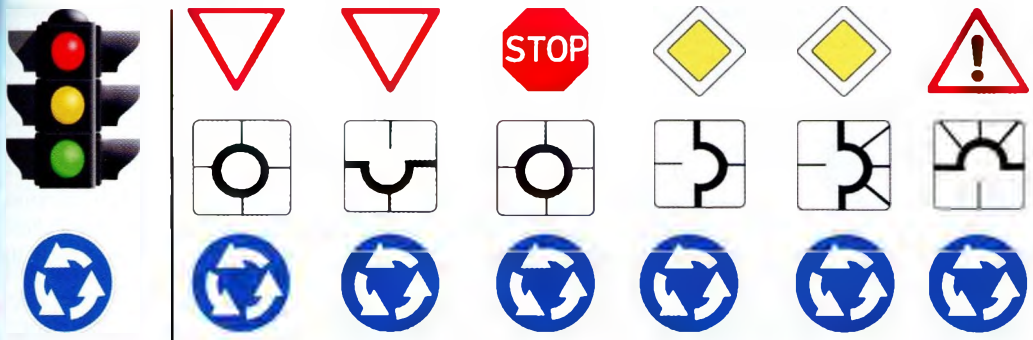


Під час руху на перехресті із круговим рухом водіям транспортних засобів доцільно заздалегідь вибирати відповідну смугу залежно від подальшого напрямку руху, щоб уникнути зміни смуги безпосередньо на проїзній частині кругового руху. Виїзд із такого перехрестя водій може здійснювати також із будь-якої смуги руху, не забуваючи віддавати перевагу у русі під час перестроювання.

Покажчики поворотів при в'їзді на перехрестя із

круговим рухом не включаються. Однак при перестроюванні під час руху по колу, і особливо при виїзді із перехрестя, включення поворотів є обов'язковим.

**Варіанти регулювання руху на перехрестях із круговим рухом**




За допомогою світлофора

За допомогою дорожніх знаків

16.15. Якщо неможливо визначити наявність покриття на дорозі (темна пора доби, грязь, сніг тощо), а знаки пріоритету відсутні, водій повинен вважати, що перебуває на другорядній дорозі.

Цим правилом краще користуватися завжди і на всіх перехрестях, незалежно від наявності дорожніх знаків або світлофорів. Адже на дорозі, що перетинається, завжди може виявитися не уважний або безграмотний водій.

Статистика стверджує, що зіткнення трапляється частіше на нерегульованих перехрестях. Складність проїзду таких перехресть полягає у тому, що доводиться порівнювати свої дії із аналогічними діями інших водіїв і пішоходів, та також здійснювати точний прогноз дорожньої ситуації, яка складеться на перехресті через декілька секунд.

Перше питання, яке доводиться вирішувати при під'їзді до нерегульованого перехрестя, - якою дорогою їдеш - головною, другорядною або рівнозначною? Верховенство або другорядність дороги визначають знаки пріоритету, або наявність покриття по відношенню до тієї дороги, де його немає. Відсутність цих двох ознак говорить, що попереду - перехрестя рівнозначних доріг. При цьому потрібно мати на увазі, що більша кількість смуг руху, або профіль дороги, не є обов'язковою ознакою головної дороги. Приміром, на Т - подібному перехресті головною може бути дорога, що примикає, а не розташована на прямій лінії.

Правильна відповідь на перше питання дає можливість успішно вирішити і друге - хто повинен дати дорогу? Перебуваючи на другорядній дорозі, потрібно дати дорогу тому, хто рухається по головній, а на перетині рівнозначних доріг дати дорогу транспортному засобу, що наближається із правого боку (винятком є трамваї, які користуються перевагою незалежно від свого розташування).

Серед найбільш частих помилок у водіїв-початківців, при проїзді нерегульованих перехресть - неправильний розподіл своєї уваги. Під'їжджаючи до перехрестя, вони починають старанно крутити головою у різні боки. А правило тут просте: необхідно у першу чергу звертати увагу на ту дорогу, при русі якою, водій транспортного засобу має перевагу у русі.

Якщо при під'їзді до перехрестя не можливо точно визначити за ознакою покриття, яка це дорога (наприклад, у темний час доби або через сніг і бруд), а знаків пріоритету немає, то Правила вимагають, вважати таку дорогу другорядною. Цим правилом краще користуватися завжди і на всіх перехрестях, незалежно від наявності дорожніх знаків або світлофорів. Адже на дорозі, яку перетинаєш, завжди може виявитися неуважний або безграмотний водій.

# 17. ПЕРЕВАГИ МАРШРУТНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

*За ненадання переваги маршрутним транспортним засобам, у тому числі і за порушення правил руху і зупинки на смузі для маршрутних транспортних засобів законодавством передбачена відповідальність у вигляді штрафу від 510 до 680 грн. Якщо при цьому виникла аварійна ситуація - штраф збільшується до 850 грн. або водія можуть позбавити права керування транспортними засобами на строк 6-12 місяців (ст. 122 КУпАП).*



5.8



5.11

17.1. На дорозі із смугою для маршрутних транспортних засобів, позначеній дорожнім знаком 5.8 або 5.11 забороняються рух і зупинка інших транспортних засобів на цій смузі.

Водієві слід пам'ятати, що смуга для маршрутних транспортних засобів хоч і призначена для руху громадського транспорту, однак не обмежує його від руху по кожній із смуг на дорозі.






17.2. Водій, який повертає праворуч на дорозі із смугою для маршрутних транспортних засобів, що відокремлена переривчастою лінією дорожньої розмітки, може виконувати поворот з цієї смуги. У таких місцях дозволяється також заїжджати на неї під час виїзду на дорогу і для посадки чи висадки пасажирів біля правого краю проїзної частини.

Межа смуги для руху маршрутних транспортних засобів, на яку в'їзд забороняється, позначається горизонтальною розміткою 1.2 - широкою суцільною лінією.

У місцях, де на смугу маршрутних транспортних засобів дозволено заїзд іншим транспортним засобам для повороту або зупинки з метою посадки-висадки пасажира, ця лінія є переривчастою. Подібним чином виконується забезпечення приписів цих Правил, які вимагають від транспортних засобів здійснювати поворот із крайньої правої смуги, а пасажирів висаджувати або усаджувати лише біля краю проїзної частини з боку тротуару.




17.3. Поза перехрестями, де трамвайні колії перетинають смугу руху нерейкових транспортних засобів, перевага надається трамваю (крім випадків виїзду трамвая з депо).

Даний пункт Правил встановлює перевагу трамваїв перед іншими транспортними засобами під час руху поза перехрестями, при перетині трамвайної колії із проїзною частиною.

17.4. У населених пунктах, наближаючись до автобуса, мікроавтобуса або тролейбуса, що розпочинає рух від позначеної зупинки, розташованої в заїзному "кармані", водії інших транспортних засобів зобов'язані зменшити швидкість, а в разі потреби зупинитися, щоб дати можливість маршрутному транспортному засобу розпочати рух.

Цим пунктом Правил надається перевага маршрутним транспортним засобам,

що розпочинають рух від зупинки, розташованої виключно у заїзному "кармані". У всіх інших випадках у маршрутних транспортних засобів переваги немає.



Маршрутними транспортними засобами (транспортними засобами загального користування) є автобуси, мікроавтобуси, тролейбуси, трамваї і таксі, що рухаються за встановленими маршрутами та мають визначені місця на дорозі для посадки (висадки) пасажирів (п.1.10 ПДР).

Перевага у русі не поширюється на таксі, що рухаються без дотримання графіка руху за маршрутом, а також маршрутні транспортні засоби, які розпочинають рух від позначеної зупинки поза заїзного "карману". Слід також пам'ятати, що заїзний "карман" поза межами населеного пункту ніяких переваг маршрутним транспортним засобам не дає.

17.5. Водії автобусів, мікроавтобусів і тролейбусів, які подали сигнал про намір розпочати рух від зупинки, повинні вжити заходів для запобігання дорожньо-транспортній пригоді.

Починаючи рух або змінюючи напрямок руху, водій будь-якого транспортного засобу повинен переконатися, що це буде безпечно і не створить перешкод або небезпеки іншим учасникам руху (п.10.1 ПДР).

## 18. ПРОЇЗД ПІШОХІДНИХ ПЕРЕХОДІВ І ЗУПИНОК ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

*За порушення правил проїзду пішохідних переходів законодавством передбачена відповідальність у вигляді штрафу від 255 до 340 грн. За порушення правил проїзду зупинок транспортних засобів загального користування, законодавством передбачена відповідальність у вигляді штрафу від 425 до 510 грн. Якщо при зазначених порушеннях виникла аварійна ситуація - штраф збільшується до 850 грн. або водія можуть позбавити права керування транспортними засобами на 6-12 місяців (ст. 122 КУпАП).*

У даному розділі Правил, при згадці зупинок транспортних засобів, мова йде виключно про трамваї, у разі розташування їх зупинки посередині проїзної частини і автобуси (мікроавтобуси), що перевозять дітей, тому що їх пасажири на короткий проміжок часу стають пішоходами.

18.1. Водій транспортного засобу, що наближається до нерегульованого пішохідного переходу, на якому перебувають пішоходи, повинен зменшити швидкість, а в разі потреби зупинитися, щоб дати дорогу пішоходам, для яких може бути створена перешкода чи небезпека.

У цьому пункті йдеться, звичайно ж, про наземні пішохідні переходи, які не мають світлофорного регулювання. Такі переходи позначаються дорожніми знаками 5.35.1 та 5.35.2, з дорожньою розміткою 1.14.1-1.14.3, або без неї.



5.35.1



5.35.2

Варто звернути увагу, що в силу свого зносу дорожня розмітка не завжди може бути присутня на пішохідному переході. Тому будь-який водій повинен уважно стежити за дорожніми знаками, особливо в темний час доби. За відсутності дорожньої розмітки межі пішохідного переходу визначаються відстанню між дорожніми знаками, а на перехресті, за відсутності дорожніх знаків та розмітки - шириною тротуарів або узбіч.







Взагалі-то пішохода треба боятися! Тому що Кримінальний кодекс України передбачає покарання за порушення ПДР (стаття 288), що закінчилося нанесенням тілесних ушкоджень або смертю потерпілого. Пішохід по праву вважається самим незахищеним учасником дорожнього руху тому, що навіть незначна дорожня пригода за його участі закінчується нанесеними йому травмами, причому, як правило, серйозними. Враховуючи тяжкість наслідків будь-якої події із пішоходами, кожен водій зобов'язаний керуватися вимогами цих Правил і надавати їм дорогу у зазначених Правилами випадках.

Стаття 17 Закону "Про дорожній рух" надає перевагу пішоходам виключно на пішохідних переходах.

Пішоходи повинні переходити проїзну частину по пішохідних переходах, у тому числі підземних і надземних, а у разі їх відсутності - на перехрестях по лініях тротуарів або узбіч (п.4.7 ПДР).

Якщо в зоні видимості немає переходу або перехрестя, а дорога має не більше трьох смуг руху для обох його напрямків, дозволяється переходити її під прямим кутом до краю проїзної частини в місцях, де дорогу добре видно в обидва боки, і лише після того, як пішохід упевниться у відсутності небезпеки (п.4.8 ПДР).

Перед виходом на проїзну частину з-за транспортних засобів, що стоять, та будь-яких об'єктів, що обмежують оглядовість, пішоходи повинні впевнитись у відсутності транспортних засобів, що наближаються (п.4.10 ПДР).

Пішоходам забороняється: виходити на проїзну частину, не впевнившись у відсутності небезпеки для себе та інших учасників руху; раптово виходити, вибігати на проїзну частину, в тому числі на пішохідний перехід; допускати самостійний, без нагляду дорослих, вихід дітей дошкільного віку на проїзну частину; переходити проїзну частину поза пішохідним переходом, якщо є розділювальна смуга або дорога має чотири і більше смуг для руху в обох напрямках, а також у місцях, де встановлено огородження; затримуватися і зупинятися на проїзній частині, якщо це не пов'язано із забезпеченням безпеки дорожнього руху; рухатися по автомагістралі чи дорозі для автомобілів, за винятком пішохідних доріжок, місць стоянки і відпочинку (п.4.14 ПДР).





Причин, які викликають ДТП при проїзді пішохідного переходу, досить багато. Перша і найголовніша з них - незнання багатьма пішоходами Правил дорожнього руху або небажання їх виконувати. У негоду із дощем, снігом і вітром, коли пішоходи закриваються парасолями, піднімають коміри, опускають шапки, прикривають обличчя руками, поспішаючи сховатися від негоди, вони часто взагалі не бачать транспортний засіб, який наближається. А якщо погода гарна, пішоходи в момент перетину проїзної частини ведуть захоплену розмову по мобільному телефону, що робить їх "незрячими", а отже - потенційно небезпечними для водіїв транспортних засобів.

Іноді на переходах за вини пішоходів взагалі відбуваються не прогнозовані ситуації. Наприклад, пішохід, дійшовши до середини пішохідного переходу, може побачити автомобіль, який швидко

наближається, розвернутися і побігти у зворотний бік до тротуару (особливо, якщо пішохід літній або жінка з дитиною). Водій зобов'язаний передбачати будь-яку ситуацію, яка може виникнути на пішохідному переході. Він повинен проїжджати нерегульований пішохідний перехід із підвищеною увагою і готовністю до гальмування, виходячи з того, що пішохідний перехід - місце підвищеної небезпеки.

Друга причина ДТП, пов'язаних із пішоходами - невиконання водіями вимог Правил дорожнього руху, що пояснюється їх незнанням або неповагою до пішоходів.

Однак, треба зауважити, що на пішохідних переходах досить часто виникають ситуації, за яких водія необґрунтовано звинувачують у порушенні прав пішоходів. Адже давати дорогу він повинен не будь-якому пішоходу, що знаходиться на переході, а лише тому, для якого може бути створена реальна небезпека чи перешкода.



Виконуючи вимоги даного пункту Правил, водій повинен звернути увагу на місце розташування пішохода на проїзній частині і спрогнозувати ймовірність перетину його траєкторії руху із траєкторією руху свого транспортного засобу.

Якщо пішохід почав свій рух через смугу зустрічного руху (ліворуч) і знаходиться на значній відстані від смуги, що розділяє транспортні потоки протилежних напрямків, необхідність зупинятися і пропускати його у водія не виникає.

Якщо ж пішохід наблизився до розділової смуги або до смуги руху транспортного засобу, водій зобов'язаний зменшити швидкість або зупинитися, бо такому пішоходу реально може бути створена перешкода чи небезпека.

Правила не містять точного визначення термінів "перешкода" і "небезпека" у застосуванні до пішоходів. Однак за аналогією із застосуванням цих термінів до транспортних засобів можна стверджувати, що перешкодою або небезпекою для пішохода є ситуація, загрозлива його безпеці, за якої він змушений змінювати траєкторію свого руху або зменшувати швидкість руху аж до зупинки при наближенні транспортного засобу до пішохідного переходу (п.1.10 ПДР). Дати об'єктивну оцінку про створення пішоходу небезпеки або перешкоди можливо лише спираючись на його особисті свідчення, які повинні бути відображені у протоколі по справі про адміністративне правопорушення, у разі звинувачення водія у порушенні прав пішохода.

18.2. На регульованих пішохідних переходах і перехрестях при сигналі світлофора чи регулювальника, що дозволяє рух транспортним засобам, водій повинен дати дорогу пішоходам, які закінчують перехід проїзної частини відповідного напрямку руху і для яких може бути створена перешкода чи небезпека.

Вимога даного пункту Правил поширюється на водіїв, що під'їжджають до пішохідного переходу. Таки водії зобов'язані дати можливість пішоходам, що закінчують перехід проїзної частини, покинути пішохідний перехід, навіть якщо для водіїв горить дозволяючий сигнал світлофора або регулювальник подав сигнал, що дозволяє рух.



Найбільш поширеною, а часом і фатальною, помилкою деяких водіїв при під'їзді до переходів або перехресть є випередження інших транспортних засобів у момент зміни сигналу світлофора із заборонного на той, що дозволяє рух. Правилами заборонено обгін у таких місцях, але випередження не заборонено. Однак випереджати інший транспортний засіб в умовах обмеженого огляду небезпечно, адже бувають випадки, коли під час перемикання сигналів світлофора на переході (особливо при великій ширині проїзної частини) ще залишаються пішоходи, які не





встигли закінчити рух через дорогу.

Бувають й інші ситуації, за яких у момент зміни сигналу світлофора пішоходи просто починають перебігати дорогу у самий останній момент. Тому здійснювати випередження перед перехрестями або переходами треба вкрай обережно, а в разі обмеженого огляду, від такого маневру краще взагалі відмовитися. Продовжити випередження можна на дві секунди пізніше, на швидкість переміщення у просторі це ніяк не вплине, а от врятувати комусь життя зможе.

Під час проїзду перехрестя водій також повинен пам'ятати, що при повороті ліворуч або праворуч на перехрестях він повинен, згідно із вимогою Правил, дати дорогу пішоходам, які переходять проїзну частину дороги. Незалежно від сигналу світлофора для них водій повинен здійснити проїзд переходу лише тоді, коли впевнений, що пішоходи його бачать і пропускають. Це стає зрозуміло за їхніми жестами, по тому, як вони оцінили ситуацію, як дивляться на його автомобіль.

18.3. Проїжджаючи повз пішоходів, які не встигли закінчити перехід проїзної частини і вимушено перебувають на острівці безпеки або лінії, що розділяє транспортні потоки протилежних напрямків, водії повинні дотримувати безпечного інтервалу.



Правила не визначають, який саме інтервал є безпечним між пішоходом і проїжджаючим транспортним засобом. Однак за аналогією із визначеннями цих Правил можна стверджувати, що це відстань між боковою частиною рухомого транспортного засобу і пішоходом, яка гарантує йому безпеку дорожнього руху.

Особлива увага вимагається від водія у темний час доби, коли пішоходів на дорозі практично не видно. Незважаючи на те, що Правила вимагають наявності на одязі пішоходів, які рухаються проїзною частиною чи узбіччям у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості, світлоповертальних елементів, на практиці така вимога не виконується (п. 4.4 ПДР).

18.4. Якщо перед нерегульованим пішохідним переходом зменшує швидкість чи зупинився транспортний засіб, водії інших транспортних засобів, що рухаються по сусідніх смугах, повинні зменшити швидкість, а в разі потреби зупинитися і можуть продовжити (відновити) рух лише переконавшись, що на пішохідному переході немає пішоходів, для яких може бути створена перешкода чи небезпека.

Невиконання вимог даного пункту Правил з боку водіїв часто є причиною ДТП. Як правило, це викликано невмінням водіїв правильно спрогнозувати розвиток ситуацій у місцях підвищеної небезпеки при обмеженому огляді. Однак, іноді винні й пішоходи, які перед виходом на проїзну частину поряд із запаркованими транспортними засобами, що обмежують оглядовість, не переконуються у відсутності рухаючись транспортних засобів (п. 4.10 ПДР).

Щоб уникнути створення аварійних ситуацій на нерегульованому пішохідному переході, або у безпосередній близькості від нього, не слід випереджати (праворуч або ліворуч) транспортний засіб, який рухається попереду, або пригальмовує чи



зупиняється. Саме у цей момент з-за нього може з'явитися недбалий пішохід.

Слід взяти за правило - якщо огляд пішохідного переходу обмежений будь-якими транспортними засобами, незалежно від того - стоять вони чи ні, завжди необхідно скидати швидкість і бути готовим до екстреного гальмування. При цьому краще заздалегідь глянути у дзеркало заднього виду, щоб розуміти наслідки екстреного гальмування.

У темний час доби, рухаючись повз транспортного засобу, що стоїть неподалік нерегульованого пішохідного переходу, бажано подати попереджувальний сигнал перемиканням світла фар і знизити швидкість, щоб мати можливість зупинитися під час несподіваної появи пішохода.

18.5. У будь-якому місці водій повинен пропустити сліпих пішоходів, які подають сигнал тростиною білого кольору, спрямованою вперед.



Ця вимога розповсюджується на всі ділянки доріг, незалежно від наявності пішохідного переходу. Сліпого пішохода можна легко помітити (темні окуляри, біла тростина, собака-поводир). У місцях їх частої появи пішохідні переходи позначають знаками 5.35.1 та 5.35.2 із табличкою 7.16 "Сліпі пішоходи".

Здійснюючи випередження або обгін треба бути гранично уважним, якщо транспортний засіб, що рухається попереду, уповільнює хід або зупиняється. Цілком можливо, що його водій дає дорогу сліпому пішоходу.

18.6. Забороняється в'їжджати на пішохідний перехід, якщо за ним утворився затор, який змусить водія зупинитися на цьому переході.

Даний пункт Правил ще раз нагадує водіям про те, що зупинка на пішохідних переходах заборонена (п.15.9 ПДР).

18.7. Водії повинні зупинитися перед пішохідним переходом на сигнал, передбачений підпунктом "в" пункту 8.8 цих Правил, якщо така вимога надійшла від членів шкільного патруля, загону юних інспекторів руху, відповідним чином екіпірованих, або осіб, що супроводжують групи дітей, і дати дорогу дітям, які переходять проїзну частину дороги.

Згаданий пункт Правил передбачає зупинку транспортних засобів шляхом підняття руки вгору.

18.8. Водій транспортного засобу повинен зупинитися, щоб дати дорогу пішоходам, які йдуть з боку відчинених дверей до (або від) трамвая, що стоїть на зупинці, якщо посадка чи висадка проводиться з проїзної частини чи посадкового майданчика, розміщеного на ній.

Продовжувати рух дозволяється лише тоді, коли пішоходи залишать проїзну частину і в трамваї зачиняться двері.

У деяких випадках посадка і висадка пасажирів здійснюється на посадкових майданчиках, розташованих безпосередньо на проїзній частині. У цих випадках водію необхідно бути гранично уважним і обережним. Пішоходи мають право виходити на проїзну частину для посадки лише після повної зупинки трамвая. У цей момент водії зобов'язані зупинитися і дати дорогу пішоходам, які рухаються до



трамваю чи від нього. Зупинятися необхідно таким чином, щоб не заблокувати рух пасажирів. Продовжити рух водій має право, переконавшись у відсутності пішоходів на проїзній частині.

На трамвайних зупинках, не обладнаних посадковими майданчиками, пішоходам дозволяється виходити на проїзну частину лише з боку дверей і тільки після зупинки трамвая. Після висадки із трамвая вони зобов'язані покинути проїзну частину без затримки (п.4.12 ПДР).

18.9. Наближаючись до транспортного засобу з розпізнавальним знаком "Діти", що зупинився з увімкненими проблисковими маячками оранжевого кольору та (або) аварійною світловою сигналізацією, водії транспортних засобів, що рухаються по суміжній смузі, повинні зменшити швидкість, а в разі потреби зупинитися, щоб уникнути наїзду на дітей.



Аналіз травматизму на дорогах показує, що у безлічі випадків винуватцями ДТП із дітьми були водії, яким слід пам'ятати, що незахищеними учасниками дорожнього руху є діти, літні люди та особи з явними ознаками інвалідності (п.1.7 ПДР).

Дитину із самого початку не привчили до обережності, тому при перших зустрічах із автомобілем він для неї мало чим відрізняється від "безпечного" крісла в його будинку. Діти можуть з'явитися на проїзній частині вулиці раптово. Якщо ви помітили м'яч, який зненацька викотився на проїзну частину, чекайте слідом малюка. Діти можуть вибігти на проїзну частину з-за автомобілів, які припарковано, дитячого автобуса чи з інших закритих місць. Нерідко дитина просто вирівається із рук дорослих на знак протесту і починає безсистемний, непередбачуваний рух проїзною частиною, та інше. Нажаль це типові і одні із основних причин ДТП з дітьми.

## 19. КОРИСТУВАННЯ ЗОВНІШНІМИ СВІТЛОВИМИ ПРИЛАДАМИ

*За порушення правил користування світловими приладами законодавством передбачена відповідальність у вигляді штрафу від 425 до 510 грн. Якщо при цьому виникла аварійна ситуація - штраф збільшується до 850 грн. або водія можуть позбавити права керування транспортними засобами на 6-12 місяців (ст. 122 КУпАП).*

Зовнішні світлові прилади забезпечують безпечний рух транспортного засобу у темний час доби та в умовах недостатньої видимості. Вони інформують інших водіїв про розташування транспортного засобу на проїзній частині, його маневрах, характер руху, позначають габаритні розміри під час руху і стоянки, освітлюють дорогу і об'єкти на ній. Число, колір, розташування і режим роботи зовнішніх світлових приладів визначено державним стандартом ДСТУ 3649-2010 "Колісні транспортні засоби. Вимоги безпеки технічного стану. Методи контролю".

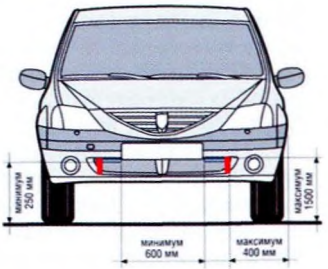


Для кращої видимості дороги і правильного зорового орієнтування інших учасників руху про дії водія, спереду транспортного засобу застосовують фари білого кольору, позаду ліхтарі червоного (крім сигналів заднього ходу і освітлення номерного знака). Білі сигнали заднього ходу показують

напрямок руху, біле освітлення номерного знака покращує його видимість. При ввімкненні ближнього або дальнього світла фар автоматично вмикаються габаритні вогні і лампи освітлення номерного знака. Сигнали "стоп" вмикаються при натисканні на педаль гальм. Ліхтарі заднього ходу спрацьовують при увімкненні задньої передачі.



Для багатьох водіїв новинкою є денні ходові вогні (ДХО). Докладне їхнє визначення втримується в Регламенті ЕЭК ООН №48 - європейському стандарті. На його основі, згідно з наказом Держкомітету України з питань технічного регулювання й споживчої політики №33 від 15.02.2006 був прийнятий національний стандарт ДСТУ UN/ECE R 48-02:2002, в якому містяться єдині технічні приписи для дорожніх транспортних засобів щодо установки засобів освітлення й світлової сигналізації, і ДХО зокрема. Денні ходові вогні (ДХО) повинні вмикатися при повороті ключа в замку запалювання й вимикатися одночасно із включенням габаритних вогнів. Стандартом також обумовлені місця установки ДХО на транспортних засобах.




На знятих із виробництва транспортних засобах, або на тих, що приведено у відповідність до вимог державного стандарту ДСТУ 3649-2010 або переобладнано згідно з погоджувальними документами, дозволено встановлювати прибори зовнішнього освітлення від інших транспортних засобів із застосуванням вимог ДСТУ UN|ТСТ R 48-02 (п. 6.1.3 ДСТУ).



Мотоцикли (мопеди) можуть бути додатково обладнані однією протитуманною фарою, інші механічні транспортні засоби - двома. Протитуманні фари повинні розміщуватися на висоті не менше 250 мм від поверхні дороги (але не вище фар ближнього світла) симетрично до поздовжньої осі транспортного засобу і не далі 400 мм від зовнішнього габариту за шириною (п.31.4.3 ПДР).

Дозволяється встановлювати на транспортних засобах один або два задні протитуманні ліхтарі червоного кольору на висоті 400 - 1200 мм і не ближче 100 мм до ліхтарів сигналу гальмування. Включення протитуманних фар, задніх протитуманних ліхтарів повинно здійснюватися одночасно із увімкненням габаритних вогнів і освітленням номерного знака (ближнім або дальнім світлом фар). На легковому автомобілі і автобусі дозволяється встановлювати один або два додаткові немиготливі сигнали гальмування червоного кольору на висоті 1150 - 1400 мм від поверхні дороги ( п.31.4.3 ПДР).

Зовнішні світлові прилади вважаються несправними, а експлуатація транспортного засобу забороняється (не плутати із забороною на подальший рух), якщо:

- кількість, тип, колір, розміщення і режим роботи зовнішніх світлових приладів не відповідають вимогам конструкції транспортного засобу;
- порушено регулювання фар;
- не працює лампа лівої фари в режимі ближнього світла;
- на світлових приладах немає розсіювачів або використовуються розсіювачі і лампи, що не



відповідають типу даного світлового приладу;

- на розсіювачах світлових приладів нанесено тонування або покриття, що зменшує їх прозорість чи світлопропускання (п.31.4.3 ПДР).

19.1. У темну пору доби та в умовах недостатньої видимості незалежно від ступеня освітлення дороги, а також у тунелях на транспортному засобі, що рухається, повинні бути ввімкнені такі світлові пристрої:

а) на всіх механічних транспортних засобах - фари ближнього (дальнього) світла;

б) на мопедах (велосипедах) і гужових возах (санях) - фари або ліхтарі;

в) на причепах та транспортних засобах, що буксируються, - габаритні ліхтарі.

Примітка: В умовах недостатньої видимості на механічних транспортних засобах дозволяється замість фар ближнього (дальнього) світла ввімкнути протитуманні фари.

Освітлювальні пристрої забезпечують безпеку дорожнього руху, тому рух на транспортному засобі у темний час доби, а також в умовах недостатньої видимості із вимкненими світловими приладами заборонено.

Водій повинен пам'ятати, що згідно із визначенням цих Правил темний час доби починається одночасно із заходом сонця і триває до його сходу. У цей час фари повинні бути ввімкнені незалежно від місцезнаходження транспортного засобу - у населених пунктах або за їх межами, і незалежно від ступеня освітлення доріг.



Вимога про ввімкнення фар під час руху в тунелях пов'язана із тим, що через різку зміну освітленості при в'їзді та виїзді із тунелю водій може короткочасно втратити контроль над дорожньою ситуацією, що неприпустимо з точки зору забезпечення безпеки дорожнього руху. Наявність стаціонарного освітлення в тунелі значення не має - фари включаються у будь-якому випадку.

19.2. Дальнє світло слід перемикати на ближнє не менш як за 250 м до зустрічного транспортного засобу, а також тоді, коли воно може засліпити інших водіїв, зокрема тих, що рухаються в попутному напрямку.

Світло необхідно перемикати і на більшій відстані, якщо водій зустрічного транспортного засобу періодичним перемиканням світла фар покаже потребу в цьому.

Рух на транспортному засобі в темний час доби є складним і вимагає від водія певного досвіду. Дальнє світло фар освітлює дорогу на відстані 150 метрів. При русі в темний час доби на дорогах без штучного освітлення ближнього світла фар буває недостатньо для освітлення проїзної частини (особливо при високій швидкості), у таких випадках водію краще користуватися дальнім світлом фар.

Користуватися дальнім світлом фар дозволяється як у населеному пункті, так і за його межами, при цьому повинна забезпечуватися безпека, як зустрічних транспортних засобів, так і транспортних засобів, що рухаються у попутному напрямку. Для того, щоб уникнути засліплення, дальнє світло фар повинно бути переключено на ближнє не менш як за 250 метрів до зустрічного транспортного засобу, а так само на більшій відстані, якщо водій зустрічного транспортного засобу періодично перемикає світло своїх фар. Таким чином він дає знати, що ви його сліпите своїм світлом.

Осліплення може статися і через дзеркала заднього виду. Включати дальнє світло при обгоні дозволяється лише порівнявши свій транспортний засіб із тим, який обганяєте.



Небезпечне осліплення може виникнути і поблизу небезпечних поворотів, за переломами дороги поздовжнього профілю і на інших ділянках із обмеженою видимістю. У всіх цих випадках не варто забувати перемикати дальнє світло фар на ближнє, і бажано це робити заздалегідь.

У населеному пункті із великою інтенсивністю руху осліплення дальнім світлом фар взагалі малоймовірно, що створює передумови для безпечного руху.

19.3. У разі погіршення видимості в напрямку руху, викликаного світлом фар зустрічних транспортних засобів, водій повинен зменшити швидкість до такої, яка б не перевищувала безпечної за умовами фактичної видимості дороги в напрямку руху, а в разі засліплення - зупинитися, не змінюючи смуги руху, і увімкнути аварійну світлову сигналізацію. Відновлення руху дозволяється лише після того, як пройдуть негативні наслідки засліплення.

У наші дні автомобільні фари світять яскраво, як ніколи. На багатьох машинах встановлені галогенні, а то й новітні "сині" ксенонові (HID) лампи, і після осліплення такими фарами зір повертається ще повільніше. Із віком у водіїв погіршується здатність відновлення зору після засліплення яскравим світлом. Осліплення фарами - один із найбільш стомлюючих факторів на трасі. Кілька годин їзди по нічному шосе із інтенсивним рухом може закінчитися не тільки втомою, а й головним болем.

При засліпленні водій на невеликий час не бачить дорогу і не може контролювати дорожню ситуацію. Саме тому йому заборонено змінювати смугу руху - з'їжджати ліворуч або праворуч у разі засліплення світлом фар, оскільки при з'їзді ліворуч можливий виїзд на смугу зустрічного руху, а праворуч - наїзд на пішоходів, що рухаються вздовж проїзної частини по тротуару або узбіччю.



Якщо водій відчуває складнощі із відновленням зору після засліплення яскравим світлом, йому краще скинути швидкість у нічний час, оскільки він може легко "обігнати власні фари". Якщо фари зустрічної машини світять занадто яскраво, то блимати їй у відповідь - не найкраща ідея, хоча і дуже популярна. Замість одного засліпленого водія на трасі з'являється відразу два, а це вже потенційна загроза лобового зіткнення!

Борються із осліпленням відведенням погляду вниз і направо. Біла лінія, що позначає край проїзної частини, допомагає водієві орієнтуватися в умовах поганої видимості - а це якраз одна із таких ситуацій. Її треба використовувати, щоб утримувати машину на дорозі, але при цьому треба використовувати бічний зір, щоб стежити за зустрічним транспортним засобом що наближається: чи не зміщується воно на вашу смугу руху.

Уникнути різкого засліплення допомагають: спеціальні окуляри із лінзами для нічного водіння, сонцезахисні козирки автомобіля, тоноване скло і взаємна ввічливість водіїв.

Часто виникають питання, пов'язані із самовільною установкою у фари автомобілів різноманітних газорозрядних ламп. Водіїв зрозуміти можна, у таких фар світло потужніше звичайних, а тому і дорогу роздивитися можна краще. Однак такі фари створюють проблеми для інших водіїв, засліплюючи їх і створюючи критичну ситуацію на дорозі.

Самовільне встановлення будь-яких ламп, не передбачених конструкцією транспортного засобу, є незаконним, а тому будь-якого володаря "самовільних ксенонів" можуть звинуватити в керуванні несправним транспортним засобом. Підстави для цього дають дійсні Правила - кількість, тип, колір, розміщення і

режим роботи зовнішніх світлових приладів повинні відповідати вимогам конструкції транспортного засобу ( п.31.4.3 ПДР).

Використання газорозрядних джерел світла у зовнішніх світлових приладах транспортних засобів без автоматичного коректора кута нахилу фар і пристроїв для очищення фар заборонено вимогами національного стандарту ДСТУ 3649-2010 "Колісні транспортні засоби. Вимоги безпеки технічного стану та методи контролю" (п. 6.1.6.3).

19.4. Під час зупинки на дорозі в темну пору доби і в умовах недостатньої видимості на транспортному засобі мають бути ввімкнені габаритні або стоянкові ліхтарі, а при вимушеній зупинці додатково - аварійна світлова сигналізація.





В умовах недостатньої видимості дозволяється додатково увімкнути ближнє світло або протитуманні фари та задні протитуманні ліхтарі.

Якщо габаритні ліхтарі несправні, транспортний засіб слід прибрати за межі дороги, а якщо це неможливо, його необхідно позначити відповідно до вимог пунктів 9.10 і 9.11 цих Правил.

Вимога даного пункту Правил належить більше до заміських доріг, оскільки у межах населеного пункту працює стаціонарне освітлення та зупинений транспортний засіб видно добре.

За межами населених пунктів водій під час зупинки категорично зобов'язаний виконувати усі перераховані вимоги Правил, оскільки водій транспортного засобу, який рухається у цей час, бачить дорогу у темряві на відстані 50-150 метрів. За наявності на дорозі транспортних засобів, що рухаються назустріч із включеними фарами, ця відстань зменшується, що може призвести до зіткнення із транспортним засобом який зупинився, та без відповідного освітлення став невидимим для інших.

Після ввімкнення аварійної світлової сигналізації водій зобов'язаний прибрати зупинений транспортний засіб за межі проїзної частини дороги чи вулиці, а якщо це неможливо, то він зобов'язаний позначити свій транспортний засіб, встановивши знак аварійної зупинки або миготливий червоний ліхтар на відстані 20 м у населеному пункті і 40 м за його межами.

19.5. Протитуманні фари можна використовувати в умовах недостатньої видимості як окремо, так і з ближнім або дальнім світлом фар, а в темну пору доби на неосвітлених ділянках доріг - лише разом з ближнім або дальнім світлом фар.



Протитуманні фари ефективно освітлюють дорогу безпосередньо перед транспортним засобом і при поганій прозорості атмосфери та використовуються на розсуд водія. Згідно з вимогами дійсних Правил включення протитуманних фар повинно здійснюватися одночасно із увімкненням габаритних вогнів і освітленням номерного знака (ближнім або дальнім світлом фар) - (п. 31.4.3 ПДР).

В умовах недостатньої видимості ближнє або дальнє світло фар включати необов'язково, тому у таких умовах протитуманні фари можна використовувати як окремо від них, так і разом з ними.

19.6. Фарою-прожектором і фарою-шукачем можуть користуватися лише водії оперативних транспортних засобів під час виконання службових завдань, вживши заходів для того, щоб не засліплювати інших учасників дорожнього руху.



Фара-прожектор або фара-шукач встановлюється на окремих машинах оперативних і спеціальних служб, а також на транспортних засобах мисливців і рибалок. Ці фари можуть засліплювати водіїв на відстані до 600 метрів. Тому, користуватися ними під час руху дорогами можуть тільки водії оперативних і спеціальних служб при виконанні службового завдання. Водії інших транспортних засобів можуть користуватися такими фарами лише за межами доріг - у чистому полі на полюванні або біля водойм на риболовлі.

19.7. Забороняється підключати задні протитуманні ліхтарі до сигналів гальмування.



Задні протитуманні ліхтарі випромінюють інтенсивний світловий пучок, який в умовах недостатньої видимості добре видно на значній відстані від транспортного засобу. Підключення цих ліхтарів до сигналів гальмування може дезорієнтувати водіїв транспортних засобів, що рухаються позаду, тому підключати протитуманні ліхтарі до сигналів гальмування заборонено.

19.8. Знак автопоїзда, встановлений згідно з вимогами підпункту "а" пункту 30.3 цих Правил, повинен бути постійно увімкнений під час руху, а в темну пору доби або в умовах недостатньої видимості - і під час вимушеної зупинки, зупинки чи стоянки на дорозі.



Автопоїзд (транспортний склад) - механічний транспортний засіб, поєднаний із одним або кількома причепами за допомогою зчіпного пристрою. Включення розпізнавального знака "Автопоїзд" застосовується для попередження інших учасників дорожнього руху про рух транспортного засобу, довжина якого більше довжини одиночного транспортного засобу. Розпізнавальний знак "Автопоїзд" дозволяє іншим учасникам дорожнього руху розрахувати свою власну траєкторію і швидкість руху у межах проїзної частини із дотриманням заходів безпеки дорожнього руху.

19.9. Задній протитуманний ліхтар дозволяється використовувати виключно в умовах недостатньої видимості як у світлу, так і в темну пору доби.

Вимога обумовлена тим, що при гарній видимості світло задніх протитуманних ліхтарів може бути сприйняте, як стоп-сигнал, що неприпустимо. Саме цим і обумовлена згадана вище заборона на підключення протитуманних ліхтарів до стоп-сигналів.

# 20. РУХ ЧЕРЕЗ ЗАЛІЗНИЧНІ ПЕРЕЇЗДИ



*За порушення правил руху через залізничні переїзди законодавство передбачає покарання штрафом у розмірі від 340 до 425 грн.*

*За в'їзд на залізничний переїзд на заборонний сигнал світлофора, жест регулювальника чи чергового по переїзду, при закритому шлагбаумі або коли до переїзду наближається поїзд - штраф складе від 850 до 1190 грн. Винуватця також можуть позбавити права керування транспортними засобами на строк від 6 до 12 місяців, застосувати до нього адмінарешт до 10 діб, або вилучити у нього транспортний засіб на платній основі ( ст. 123 КУпАП).*

Досить жорсткі санкції за порушення правил проїзду залізничних переїздів обумовлені тим, що з точки зору безпеки руху переїзди представляють собою місця особливо підвищеної небезпеки. Дорожньо-транспортні пригоди, що виникають на переїздах, незважаючи на відносно невелику їх кількість, мають, як правило, найтяжчі наслідки. Усього в Україні налічується 7425 залізничних переїздів.

20.1. Водії транспортних засобів можуть перетинати залізничні колії лише на залізничних переїздах.



На відміну від залізничного переїзду, де дорожнє покриття знаходиться на одному рівні з рейками, транспортний засіб, що застряг на рейках, зрушити із місця неможливо. Зіткнення з потягом у цьому випадку неминуче. Тому Правила містять заборону на перетин залізничних колій поза переїздами. Висота залізничної рейки у різних країнах становить від 142 до 180 мм, без урахування висоти шпали, на якій вона кріпиться.

20.2. Під'їжджаючи до переїзду, а також починаючи рух після зупинки перед ним, водій зобов'язаний керуватися вказівками і сигналами чергового по переїзду, положенням шлагбаума, світловою та звуковою сигналізацією, дорожніми знаками і дорожньою розміткою, а також переконатися в тому, що не наближається поїзд (локомотив, дрезина).

Поїзд треба поважати за те, що він - поїзд, якому потрібно більше півтора кілометри для зупинки. Про наближення до залізничного переїзду водія інформують дорожні знаки 1.27 "Залізничний переїзд із шлагбаумом", 1.28 "Залізничний переїзд без шлагбаума", 1.29 "Одноколійна залізниця", 1.30 "Багатоколійна залізниця", 1.31.1 - 1.31.6 "Наближення до залізничного переїзду". Залізничні переїзди бувають регульованими (із шлагбаумом, світлофорної сигналізацією, черговим та іншим) і нерегульованими (просто рейки, перед якими встановлено відповідні дорожні знаки).

На переїзді водій зобов'язаний керуватися положенням шлагбаума, світловою та звуковою сигналізацією. Це означає, що навіть при піднятому шлагбаумі, але працюючій хоча б одній сигналізації - світловій або звуковій, переїзд вважається закритим. Сигнали чергового по переїзду аналогічні сигналам регулювальника, тому водії зобов'язані виконувати їх неухильно.

**Дорожні знаки, що попереджають про наближення до залізничного переїзду**



1.27 1.28 1.29 1.30 1.31.1 1.31.2 1.31.3 1.31.4 1.31.5 1.31.6





На сучасних залізничних переїздах все частіше впроваджуються пристрої загородження залізничного переїзду - ПЗП, призначені для недопущення несанкціонованого виїзду транспортних засобів на переїзд. Пристрій складається із чотирьох бар'єрів-автоматів, які автоматично піднімаються при закритті переїзду.

Якщо перед вами піднялися загороджувальні бар'єри у момент виїзду із переїзду, не панікуйте - їх піднімають стрілочні приводи, які мають фрикційний механізм. Якщо бар'єр піднявся, то можна акуратно його опустити, наїхавши передніми колесами, але тільки "за шерстю". При цьому бампером, ймовірно, бар'єр буде зачеплений. Якщо транспортний засіб стоїть на бар'єрі, він не підніметься, але буде намагатися це зробити.

Під час наближення до нерегульованого залізничного переїзду водій зобов'язаний візуально переконатися у відсутності поїзда, що наближається. У будь-який час доби і в умовах недостатньої видимості необхідно спостерігати за сигналізацією руху поїздів. При русі поїзда такою сигналізацією є два білих вогні буферних ліхтарів, розташованих попереду локомотива. Правда бувають ситуації, коли на перегонах залізничний потяг рухається вагонами вперед. Однак у такому випадку переїзд контролюється спеціальним черговим, який віддає команди нерейковим транспортним засобам.



Швидкість залізничного потягу на перегонах становить не більше 25 км/год. Максимально допустимі швидкості руху пасажирських і вантажних поїздів, залежно від конструкції колії і типу рухомого потягу, встановлюються Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

Обгін на залізничних переїздах і ближче 100 м перед ними заборонений. Стоянка транспортних засобів ближче 50 метрів по обидва боки від переїзду заборонена. На самому переїзді заборонена як зупинка, так і стоянка.

20.3. Для пропуску поїзда, що наближається, і в інших випадках, коли рух через залізничний переїзд заборонено, водій повинен зупинитися перед дорожньою розміткою 1.12 (стоп-лінією), дорожнім знаком 2.2, шлагбаумом чи світлофором так, щоб бачити сигнали, а якщо засоби організації дорожнього руху відсутні - не ближче 10 м до найближчої рейки.

Даний пункт Правил чітко вказує водієві місце зупинки перед залізничним переїздом. Для регулювання руху на таких переїздах використовуються світлофори з двома червоними сигналами або одним біло-місячним і двома червоними сигналами, які мають такі значення:

- миготливі червоні сигнали забороняють рух транспортних засобів через переїзд;

- миготливий біло-місячний сигнал позначає справність сигналізації і не забороняє рух транспортних засобів.

Пам'ятайте, якщо дорожній знак пріоритету 2.2 "Проїзд без зупинки заборонено" встановлений перед залізничним переїздом, що не охороняється







та не обладнаний світлофорною сигналізацією, водій повинен зупинитися перед стоп-лінією, а за її відсутності - перед цим знаком.

Іноді зустрічаються ситуації, при яких знак 2.2 "Проїзд без зупинки заборонено" встановлений перед переїздом, який має й світлофорну сигналізацію (з шлагбаумом або без нього). Коли переїзд закрито, все зрозуміло - водій зупиняється у зазначеному Правилами місці. А якщо переїзд відкритий? Виникає резонне питання - а чи повинен водій виконувати вимоги знаку про зупинку при відкритому переїзді?

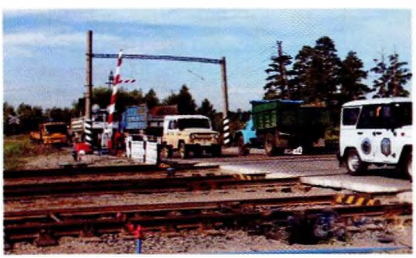
Відповідь у тому, що на регульованому залізничному переїзді вказаного знака взагалі не повинно бути. Відповідно до вимог державного стандарту ДСТУ 4100-2002, який встановлює правила застосування будь-якого дорожнього знаку, знак пріоритету 2.2 "Проїзд без зупинки заборонено" може встановлюватись тільки перед переїздами без охорони і світлофорної сигналізації, і у разі виконання робіт на залізничному переїзді. У цьому випадку знак встановлюють на відстані 10 метрів від найближчої рейки.

**20.4. Якщо перед переїздом немає дорожньої розмітки або дорожніх знаків, що визначають кількість смуг руху, рух транспортних засобів через переїзд дозволяється лише в один ряд.**



За наявності декількох смуг для руху через залізничний переїзд, позначених дорожньою розміткою або дорожніми знаками, водії рухаються всіма смугами. При цьому слід пам'ятати, що якщо крайня права смуга вільна, то рух по інших смугах заборонено цими Правилами (п.11.2 ПДР).

При наближенні до переїзду бажано знизити швидкість. Ступінь зниження залежить від стану дорожнього покриття на перетині. Найчастіше міжрейкове покриття розташоване на різних рівнях, крім того, між рейкою і дорожнім покриттям утворюються стики або западини, що утруднюють рух. Проїзд переїзду на великій швидкості, через удари о нерівності, може викликати втрату керування або поломку автомобіля. Рухатися через переїзд потрібно із невеликою, постійною швидкістю, маючи певний запас тягового зусилля на ведучих колесах. Для цього заздалегідь треба перейти на знижену передачу.



Слід пам'ятати, що на нерегульованих переїздах не можна починати рух відразу після проїзду поїзда. Необхідно почекати, поки поїзд віддалиться на деяку відстань від переїзду, щоб переконатися у відсутності зустрічного.

**20.5. Рух через переїзд забороняється, якщо:**

**а) черговий по переїзду подає сигнал заборони руху - стоїть до водія грудьми або спиною з піднятим над головою жезлом (червоним ліхтарем чи прапорцем) або з витягнутими в сторони руками;**

**б) шлагбаум опущений або почав опускатися;**

**в) увімкнено заборонний сигнал світлофора чи звуковий сигнал незалежно від наявності та положення шлагбаума;**



Як правило, на переїздах спочатку вмикається сигналізація, а через декілька секунд починає опускатися шлагбаум. Ні в якому разі не можна продовжувати рух при відкритому шлагбаумі, але вже увімкненій сигналізації. По-перше, це заборонено Правилами, а по-друге, шлагбаум може просто опинитися на даху автомобіля.

Винятком є ситуація, за якою на переїзді працює біло - місячний сигнал світлофора. Він інформує водіїв про справність основного світлофора для регулювання руху через залізничний переїзд.

г) за переїздом утворився затор, який змусить водія зупинитися на переїзді;




Будь-яка зупинка на переїзді може завершитися катастрофою. Зупинка на переїзді заборонена (п. 15.9 ПДР). Під час руху через переїзд водій зобов'язаний передбачати ситуацію, при якій транспортний засіб, що рухається попереду, може заглухнути. Якщо така ситуація все ж виникла, водій повинен будь-яким доступним способом звільнити переїзд. Він може відступати від вимог законодавства в умовах дії непереборної сили або коли іншими засобами неможливо запобігти власній загибелі чи каліцтву громадян (п.2.14 ПДР).

ґ) до переїзду в межах видимості наближається поїзд (локомотив, дрезина).

20.6. Рух через переїзд сільськогосподарських, дорожніх, будівельних та інших машин і механізмів дозволяється тільки в транспортному стані.



Сільськогосподарська, дорожня і будівельна техніка має спеціальне обладнання та агрегати, які в робочому стані можуть пошкодити залізничні рейки, тому рух такої техніки через залізничний переїзд дозволяється лише у транспортному стані. Техніка, яка в силу об'єктивних обставин не може рухатися у транспортному стані або конструкція якої не дозволяє такий рух (гусеничні трактори), повинна транспортуватися на спеціальних платформах.

20.7. Забороняється самовільно відкривати шлагбаум або об'їжджати його, а також об'їжджати транспортні засоби, які стоять перед переїздом, коли рух через нього заборонено.




Заборона на об'їзд транспортних засобів, які стоять перед залізничним переїздом не поширюється на ситуації, коли у безпосередній близькості перед переїздом знаходиться перехрестя і водій має намір здійснити на ньому поворот. Однак при цьому необхідно враховувати ситуацію, при якій транспортні засоби можуть почати рух через відкритий переїзд, а опинившись на смузі руху зустрічного транспорту, ваш автомобіль утворить затор.

20.8. У разі вимушеної зупинки транспортного засобу на переїзді водій зобов'язаний негайно висадити людей і вжити заходів для звільнення переїзду, а якщо це не вдається зробити, він повинен:

а) коли є можливість, послати двох чоловік уздовж колій в обидва боки від переїзду не менш як на 1000 м (якщо одного, то в бік ймовірної появи поїзда, а на одноколійних переїздах - у бік гіршої видимості залізничної колії), пояснивши їм правила подавання сигналу зупинки машиністу поїзда (локомотива, дрезини), що

наближається;
б) залишатися біля транспортного засобу і, подаючи сигнали загальної тривоги, вживати всіх заходів для звільнення переїзду;
в) у разі появи поїзда бігти йому назустріч, подаючи сигнал зупинки.



При вимушеній зупинці на переїзді водій повинен швидкими і рішучими діями забезпечити безпеку пасажирів і самого транспортного засобу. Перш за все, треба висадити пасажирів і видалити їх на безпечну відстань. Одночасно необхідно включити аварійну світлову сигналізацію, а при її відсутності або несправності виставити самому або за допомогою пасажирів позаду транспортного засобу знак аварійної зупинки або миготливий червоний ліхтар. Після цього водій повинен вжити усіх заходів до звільнення переїзду. Такі заходи залежать від характеру поломки або несправності транспортного засобу, а також наявних у розпорядженні водія засобів. Надійніше всього - відбуксирувати або зіштовхнути із переїзду застряглий транспортний засіб.

Якщо допомога відсутня, водій повинен сам спробувати пересунути транспортний засіб. При справному і добре зарядженому акумуляторі це можна зробити за допомогою електростартера, включивши попередньо першу або задню передачу. При розрядженому акумуляторі зрушити автомобіль можна обертанням колінчастого вала двигуна за допомогою заводної рукоятки. Запалювання у цей момент має бути вимкнене, щоб уникнути випадкового запуску двигуна і мимовільного руху машини. Наведені методи можна використовувати у більшості випадків при несправності двигуна або його систем.



Деякі поломки трансмісії і ходової частини (обрив напівосі або її шпильки, карданного валу, включення одночасно двох передач, поломка деталей головної передачі, обрив шпильок колеса і ряд інших) - вимагають обов'язкового буксирування транспортного засобу, що зупинився на залізничному переїзді.

20.9. Сигналом зупинки поїзда (локомотива, дрезини) є круговий рух руки (у світлу пору - із шматком яскравої тканини або будь-яким добре помітним предметом, у темну пору доби і в умовах недостатньої видимості - з факелом або ліхтарем). Сигналом загальної тривоги є серії звукових сигналів транспортного засобу, що складаються з одного довгого і трьох коротких сигналів.



Якщо автомобіль застряг на рейках безнадійно, не можна втрачати часу, намагаючись його завести або відтягнути в момент наближення поїзда. Треба бігти назустріч поїзду, або від нього! Все залежить від відстані до поїзда. Інакше уламки, які летітимуть із місця зіткнення, можуть наздогнати і вбити.

Під час оцінки відстані до поїзда, що наближається і його швидкості треба враховувати вплив оптичної ілюзії, яка приховує реальну картину. Швидкість поїзда, що наближається, здається завжди меншою, ніж є насправді. Ця ілюзія виникає в результаті поєднання розмірів поїзда і рейок, що йдуть вдалину.

20.10. Стадо тварин дозволяється переганяти через переїзд тільки за достатньої кількості погоничів, але не менше трьох. Переводити поодиноких тварин (не більше двох на одного погонича) необхідно лише за вуздечку, повід.

Для прогону худоби на переїздах встановлюються перила або огородження бар'єрного типу із залізобетону, дерева або металу заввишки 1,2 м, а до механізованих шлагбаумів додаються загороджувальні сітки. Переміщення худоби через переїзд здійснюється виключно за дозволом чергового по переїзду. Черговий зобов'язаний



зупиняти прогін худоби через переїзд до проходження поїзда не менше ніж за 5 хв., а у випадку із пасажирським поїздом, який рухається зі швидкістю близько 140 км/год - не менше ніж за 20 хв.

Треба зауважити, що незважаючи на заходи, які вживаються для безпеки, зіткнення поїздів з тваринами відбуваються регулярно, порою з тяжкими наслідками. Наприклад, у січні 2012 року в Німеччині при зіткненні пасажирського поїзда із стадом великої рогатої худоби відбулася аварія, у якій загинула одна людина, дві людини постраждали. Усього рятувальники надали медичну допомогу 35 пасажирам. Незважаючи на екстрене гальмування, машиніст не зміг запобігти зіткненню зі стадом великої рогатої худоби, у результаті чого поїзд зійшов з рейок.

У квітні того ж року під Саратовом у Росії машиніст пасажирського поїзда не встигнув загальмувати перед стадом корів, що окупували залізничне полотно. Четверо тварин було збито на смерть, пасажири на щастя не постраждали. Рух на цій ділянці дороги було зупинено на півтори години, поки з рейок забирали туші збитих корів.

## 21. ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ

За порушення правил перевезення пасажирів водії звичайних транспортних засобів, які використовуються в особистих цілях, будь-якої матеріальної відповідальність не несуть, оскільки штрафи для цих випадків не передбачені. Співробітник ДАІ має право скласти протокол на порушника, але у якості покарання він може лише зробити попередження (ст. 125 КУпАП).

*Перевезення водіями маршрутних таксі пасажирів понад максимальну кількість, передбачену технічною характеристикою транспортного засобу або визначену реєстраційними документами на цей транспортний засіб, а також перевезення водіями транспортних засобів, що здійснюють міжміські чи міжнародні перевезення, пасажирів, кількість яких перевищує кількість місць для сидіння - тягне за собою накладення штрафу від 170 до 255 грн. Порушення водіями маршрутних таксі правил зупинки під час здійснення посадки (висадки) пасажирів - тягне за собою накладення штрафу у розмірі від 255 до 340 грн. Перевезення пасажирів на автобусному маршруті протяжністю понад п'ятсот кілометрів одним водієм - тягне за собою накладення штрафу від 170 до 255 грн.( ст. 121-2 КУпАП).*

*Додаткові санкції за порушення правил перевезення пасажирів містяться у статтях 133-1 133-2 КУпАП і тягнуть за собою накладення штрафу у розмірі до 2040 грн.*

Більшість положень даного розділу Правил стосується водіїв транспортних засобів, що здійснюють перевезення пасажирів на професійній основі. Правила формулюють лише загальні вимоги до такого перевезення. Докладніше вимоги викладені в "Правилах надання послуг пасажирського автомобільного транспорту", затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 18.02 1997 р. № 176.

Правила визначають порядок перевезення пасажирів та їх багажу автобусами, таксі, легковими автомобілями на замовлення і є обов'язковими для виконання організаторами регулярних перевезень, замовниками транспортних послуг, автомобільними перевізниками, автомобільними самозайнятими перевізниками, персоналом автомобільного транспорту, автостанціями та пасажирами.



21.1. Дозволяється перевозити пасажирів у транспортному засобі обладнаному місцями для сидіння в кількості, що передбачена технічною характеристикою так, щоб вони не заважали водієві керувати транспортним засобом і не обмежували оглядовість, відповідно до правил перевезення.

Перевозити пасажирів дозволяється тільки транспортними засобами, обладнаними спеціальними місцями для сидіння. На одному сидінні може

перебувати тільки один пасажир, проте адміністративну відповідальність у вигляді штрафу за порушення даної вимоги Правил можуть нести лише водії маршрутних таксі і транспортних засобів, що здійснюють міжміські чи міжнародні перевезення. Відносно водіїв інших транспортних засобів співробітник ДАІ може винести попередження (ст. 125 КУпАП).

Якщо є ремені безпеки, пасажири зобов'язані пристібатися ними, а водій повинен за цим стежити (п.5.2 ПДР).

Під час пересування на мотоциклі або мопеді пасажир зобов'язаний бути в застебнутому мотошоломі (п.2.3 ПДР).

Висадку (посадку) пасажирів дозволяється здійснювати лише з тротуару чи узбіччя, а якщо це неможливо, то з крайньої смуги проїзної частини (але не з боку суміжної смуги для руху), за умови, що це буде безпечно та не створить перешкод іншим учасникам руху (п.5.1 ПДР).

Пасажирам заборонено відчиняти двері транспортного засобу, не переконавшись, що він зупинився біля тротуару, посадкового майданчика, краю проїзної частини чи на узбіччі (п.5.1 ПДР).

21.2. Водіям маршрутних транспортних засобів забороняється під час перевезення пасажирів розмовляти з ними, їсти, пити, палити, а також перевозити пасажирів і вантаж у кабіні, якщо вона відокремлена від салону.

21.3. Перевезення автобусом (мікроавтобусом) організованої групи дітей здійснюється за умови обов'язкового проведення інструктажу з дітьми та супровідниками щодо правил безпечної поведінки під час руху та дій у разі виникнення аварійно-небезпечних ситуацій чи скоєння дорожньо-транспортної пригоди. При цьому спереду і ззаду автобуса (мікроавтобуса) обов'язково встановлюється згідно з вимогами підпункту "в" пункту 30.3 цих Правил розпізнавальний знак "Діти".

Водій автобуса (мікроавтобуса), який здійснює перевезення організованих груп дітей, повинен мати стаж водія не менше 5 років і посвідчення водія категорії "D".

На транспортному засобі з розпізнавальним знаком "Діти" під час посадки (висадки) до (з) нього пасажирів повинні бути увімкнені проблискові маячки оранжевого кольору та (або) аварійна світлова сигналізація.

Наближаючись до транспортного засобу із розпізнавальним знаком "Діти", що зупинився із увімкненими проблисковими маячками оранжевого кольору та (або) аварійною світловою сигналізацією, водії транспортних засобів, що рухаються по суміжній смузі, повинні зменшити швидкість, а при необхідності зупинитися, щоб уникнути наїзду на дітей (п .18.9 ПДР).

21.4. Водію забороняється починати рух до повного зачинення дверей та відчиняти їх до зупинки транспортного засобу.

Пасажирам, у свою чергу, заборонено відкривати двері транспортного засобу, не переконавшись, що воно зупинилося біля тротуару, посадкового майданчика, краю проїзної частини чи на узбіччі, і перешкоджати закриттю дверей (п.5.3 ПДР).

21.5. Перевезення пасажирів (до 8 чоловік, крім водія) у пристосованому для цього вантажному автомобілі дозволяється водіям, які мають стаж керування транспортним засобом більше трьох років і посвідчення водія категорії "С", а у разі перевезення понад зазначену кількість (включаючи пасажирів у кабіні) - категорій "С" і "D".

21.6. Вантажний автомобіль, що використовується для перевезення пасажирів, повинен бути обладнаний сидіннями, закріпленими в кузові на відстані не менш як 0,3 м від верхнього краю борту і 0,3-0,5 м від підлоги. Сидіння, що розташовані вздовж заднього або бокового борту, повинні мати міцні спинки.

21.7. Кількість пасажирів, які перевозяться в кузові вантажного автомобіля, не повинна перевищувати кількості обладнаних для сидіння місць.

Правилами заборонено перевозити пасажирів, що сидять на бортах або стоять у кузові вантажного автомобіля.

21.8. Військовослужбовці строкової служби, які мають посвідчення водія транспортного засобу категорії "С", допускаються до перевезення пасажирів у кузові пристосованого для цього вантажного автомобіля згідно з кількістю обладнаних для сидіння місць після проходження спеціальної підготовки і стажування протягом 6 місяців.

Даний пункт Правил є винятком пункту 21.5 щодо стажу водія і категорії його водійського посвідчення, які визначають кількість людей, що перевозяться у вантажному автомобілі, проте поширює свою дію лише на водіїв - військовослужбовців.

21.9. Перед поїздкою водій вантажного автомобіля повинен проінструктувати пасажирів про їх обов'язки та правила посадки, висадки, розміщення і поведінки в кузові.

Починати рух можна, лише переконавшись, що створено умови для безпечного перевезення пасажирів.

21.10. Проїзд у кузові вантажного автомобіля, не обладнаного для перевезення пасажирів, дозволяється лише особам, які супроводжують вантаж або їдуть за ним, за умови, що вони забезпечені місцями для сидіння, розташованими згідно з вимогами пункту 21.5 цих Правил і техніки безпеки. Кількість пасажирів у кузові та кабіні не повинна перевищувати 8 чоловік.

21.11. Забороняється перевозити:

а) пасажирів поза кабіною автомобіля (крім передбачених цими Правилами випадків перевезення пасажирів у кузові вантажного автомобіля з бортовою платформою або в кузові-фургоні, призначених для перевезення пасажирів), у кузові автомобіля-самоскида, трактора, інших самохідних машин, на вантажному причепі, напівпричепі, в причепі-дачі, в кузові вантажного мотоцикла;

б) дітей, зріст яких менше 145 см або тих, що не досягли 12-річного віку, - у транспортних засобах, обладнаних ременями безпеки, без використання спеціальних засобів, що дають змогу пристебнути дитину за допомогою ременів безпеки, передбачених конструкцією цього транспортного засобу; на передньому сидінні легкового автомобіля - без використання зазначених спеціальних засобів; на задньому сидінні мотоцикла та мопеда;

в) дітей до 16-річного віку в кузові будь-якого вантажного автомобіля;

г) організовані групи дітей у темну пору доби.



Діти є найбільш незахищеними пасажирами у автокатастрофах. Краш-тести показують, що штатні автомобільні крісла та передбачені конструкцією ремені безпеки не забезпечують захист пасажира зростом менше 150 сантиметрів - при фронтальному ударі маленький пасажир легко вислизає із-під ременя! Не спроможна вберегти його від травмування навіть подушка безпеки, бо вона сконструйована під габарити дорослого пасажира. Більше того, подушка може якщо не вбити дитину, то напевно - серйозно покалічити.

Перевезення дітей до 12-річного віку в автомобілях повинна здійснюватися із використанням спеціальних дитячих утримуючих пристроїв, відповідних вазі та росту дитини. Чому до 12 років? Застосовувані нтатні ремені безпеки не підходять для дітей, оскільки розраховані на



пасажирів зростом від 150 см. Якщо пристебнути дитину ними, як дорослого, то діагональна частина ременя, що проходить у дорослого через плече, у дитини знаходитиметься на області шиї або голови, що при різкому гальмуванні призведе до серйозних травм або загибелі.

Найбільш оптимальним варіантом для захисту дитини є установка в автомобілі спеціального дитячого крісла. Такий пристрій повинен відповідати вазі та росту дитини. Крім того, маляті повинно бути у ньому комфортно. Автокрісло необхідно встановлювати так, щоб його спинка найбільш щільно прилягала до спинки пасажирського сидіння. Не можна встановлювати крісло на передньому сидінні проти ходу руху, якщо у автомобілі є фронтальна подушка безпеки і її не можна відключити. І взагалі, треба стежити, щоб малюк не притулявся до тих місць, де є подушки безпеки - під час зіткнення вони можуть просто вбити його.

Дуже важливо правильно підібрати крісло дитині. Крісла групи 0 і 0 + розраховані на новонароджених. Вони забезпечують положення напівлежачи, забезпечені м'якими вкладками і внутрішніми ременями безпеки, встановлюються обличчям проти ходу руху.

Крісла групи 0 + і 1 мають власні ремені безпеки і декілька положень нахилу.

Групи 2 і 3 підходять для дітей старшого віку. Підголівник "росте" разом із дитиною, а спинку можна пізніше зняти, залишивши тільки сидіння-бустер. Дитина пристібається штатними автомобільними ременями.

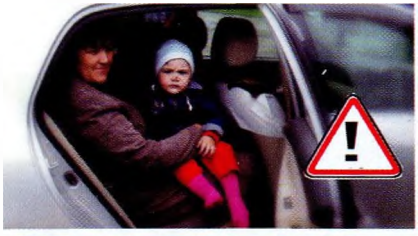
| Группа крісел | Вага дитини | Вік дитини (приблизно) |
|---|---|---|
| 0 | 0-10 кг | 0-1 рік |
| 0+ | 0-13 кг | 0-1,5 року |
| 1 | 9-18 кг | 1-4 років |
| 2 | 15-25 кг | 3-7 років |
| 3 | 22-36 кг | 6-10 років |

Купувати крісло потрібно обов'язково "із приміркою".

Крім автокрісел для перевезення дітей можна використовувати спеціальні підставки-бустери. Вони встановлюються на сидіння за допомогою штатних ременів безпеки автомобіля, забезпечуючи правильне положення дитини на дорослих сидіннях. Враховуючи вартість спеціальних крісел, Правила не акцентують увагу на обов'язковій їх наявності. Спеціальним засобом для перевезення дитини може послужити будь-яка конструкція, що дозволяє надійно зафіксувати дитину, навіть власноруч виготовлена і відповідна вазі і росту дитини.



Доволі часто можна бачити, що дитина їде, зручно влаштувавшись на руках у батьків. Саме таке перевезення вважається найнебезпечнішим, тому що при різкому гальмуванні (ударі) зі швидкістю в 50 км/год вага дитини зростає приблизно у 30 разів. У цей момент утримати маленького пасажира від різкого удару об передні сидіння або вітрове скло практично неможливо. Крім того, якщо дорослий тримає дитину на руках, він здатний розчавити його своєю вагою.



Найбезпечніше місце для дитини у автомобілі - у середині заднього сидіння, у спеціальному кріслі. Сидіння поруч із водієм - небезпечно для малюка, та й для дорослого теж, тому що в критичний момент водії інстинктивно вивертають кермо ліворуч, рятуючись від удару і підставляючи правий борт, а ще тому, що найчастіша причина серйозних аварій у місті - неправильно виконаний лівий поворот.



У салоні автомобіля, в якому часто їздить малюк, потрібно прибрати або закріпити всі тверді або важкі предмети, щоб вони не травмували його при аварії або у ситуації різкого гальмування. Незакріплений предмет може вдарити по голові із силою цегли - при зіткненні навіть коробка серветок або, здавалося б, безпечна дитяча іграшка можуть важко травмувати і навіть убити дитину.

# 22. ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ

*За порушення правил перевезення вантажів законодавством передбачена відповідальність у вигляді штрафу від 255 до 340 грн. Якщо при цьому виникла аварійна ситуація, штраф збільшується до 850 грн. або водія можуть позбавити права керування транспортними засобами на 6-12 місяців (ст. 122 КУпАП).*

22.1. Маса вантажу, що перевозиться, і розподіл навантаження на осі не повинні перевищувати величин, визначених технічною характеристикою даного транспортного засобу.



Водій зобов'язаний знати максимально допустиму масу вантажу, яку він може перевозити на своєму транспортному засобі, і враховувати її розподіл по осях, для того щоб правильно спланувати режим свого руху. Дозволена максимальна маса - маса спорядженого транспортного засобу із вантажем, водієм і пасажирами, що встановлена технічною характеристикою транспортного засобу як максимально допустима (п. 1.10 ПДР).



Перевищення допустимих навантажень може призвести до пошкодження вузлів ходової частини, деформації заднього моста, втрати стійкості автомобіля і як наслідок - аварії та травм. Особливо небезпечно перевантаження під час руху із частими прискоруваннями й гальмуванням. Додаткове навантаження збільшує довжину гальмового шляху і в цілому впливає на керованість, тому при великому навантаженні необхідно зменшувати швидкість руху автомобіля.

Не можна також забувати про рівномірність розподілу вантажу (пасажирів і багажу) у транспортному засобі. При транспортуванні в багажнику чогось важкого, його слід розташувати якнайближче до центру автомобіля, щоб не допустити "відриву" передніх коліс від поверхні дороги, що зменшує керованість транспортним засобом.

22.2. Водій перед початком руху зобов'язаний перевірити надійність розташування і кріплення вантажу, а під час руху - контролювати це, щоб запобігти його падінню, волочінню, травмуванню супроводжуючих осіб чи створенню перешкод для руху.



Падіння вантажу із транспортного засобу під час руху становить велику небезпеку для всіх учасників дорожнього руху. Якщо в результаті такого падіння будь-кому буде завдано матеріальної шкоди, подія буде вважатися дорожньо-транспортною пригодою згідно із "Правилами обліку дорожньо-транспортних пригод", затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 30.06.2005 р. № 538. *За його вчинення передбачена відповідальність у вигляді штрафу від 340 до 425 грн., або винуватця можуть позбавити пава керування транспортними засобами на строк від 6 до 12 місяців (ст. 124 КУпАП).*

У більшості випадків падіння вантажу відбувається внаслідок того, що він був погано закріплений. Також це іноді трапляється через перевантаженість автомобіля, недбалість відповідальних за перевезення посадових осіб, порушення правил дорожнього руху з боку водія.

Падіння вантажів небезпечно в першу чергу тим, що є цілковитою несподіванкою для інших учасників дорожнього руху. Наприклад, водій рухається




за вантажним автомобілем, що перевозить цеглу або будівельні силікатні блоки. Якщо з нього випаде навіть одна цеглина і потрапить на лобове скло - наслідки передбачити не складно. По-перше, найсильніший удар поцілить або у водія, або у пасажира переднього сидіння (адже цегла не просто впаде - сила його падіння багаторазово збільшиться за рахунок швидкості автомобіля). По-друге - поведінка водія на дорозі буде абсолютно непередбачуваною (він може втратити свідомість, інстинктивно вивернути кермо на смугу зустрічного руху, різко загальмувати, та інше).

Але це ще не найгірший варіант. Відомі випадки, коли із вантажівки, що перевозить листовий метал, "сповзав" погано закріплений лист металу і в буквальному сенсі слова "зрізав" передню частину легкового автомобіля, який прямував за ним, завдаючи травми, несумісні з життям, як мінімум, водію та пасажиру, що сидів праворуч. Дуже небезпечними також є вантажні автомобілі, що перевозять колоди: погано закріплена колода також може вдарити транспортний засіб, який прямує за вантажівкою, або пішоходів.



Особливу небезпеку становлять великогабаритні вантажні автомобілі, що перевозять бетонні плити у вертикальному положенні. Відомі випадки, коли погано закріплена плита падала прямо на легковик, який прямував поряд, що призводило до загибелі всіх хто у ньому знаходився.

Остерігатися потрібно не тільки попутних, але й зустрічних вантажівок. Наприклад, навіть якщо вантаж, котрий впав, не потрапить на транспортний засіб, а просто залишиться лежати на проїзній частині - він становитиме раптово-виниклу перешкоду.

Деякі вантажі під час падіння із кузова автомобіля, не просто падають на проїзну частину, а якийсь час за інерцією рухаються нею, при цьому нерідко підстрибуючи і змінюючи напрямок руху непередбачуваним чином. Це вимагає від водіїв транспортних засобів, що прямують поруч, негайного реагування, і далеко не факт, що всі вони здійснять безпомилкові маневри. Хтось інстинктивно спробує для об'їзду вирулити на смугу зустрічного руху, хтось - різко загальмує, хтось взагалі може запанікувати і повести себе неадекватно.



Загалом, якщо навантажений автомобіль знаходиться перед вами - його рекомендується швидше випередити або обігнати (зрозуміло, за наявності такої можливості і з дотриманням необхідних запобіжних заходів, не порушуючи Правил дорожнього руху). Якщо це неможливо - має сенс відстати від нього, щоб у разі необхідності встигнути зреагувати на раптове випадіння вантажу. Якщо ж такий автомобіль рухається вам назустріч - намагайтеся при роз'їзді триматися від нього чим далі.

Слідкувати треба не тільки за транспортними засобами, що здійснюють перевезення вантажів, а й за предметами всередині власного автомобіля. Незакріплений об'єкт у машині - дуже часта причина травм при аварії. Під час різкого гальмування (при зіткненні) разом із автомобілем зупиняються тільки пристебнуті, прикручені, коротше кажучи - зафіксовані предмети. Всі інші продовжують рух із колишньою швидкістю, поки не натикнуться на що-небудь, наприклад - на водія або його пасажирів. Навіть порівняно легкі

об'єкти здатні заподіяти важких травм. Двохсотграмова паперова коробка на швидкості 100 км/год відчувається потилицею приблизно як пудова гиря. Важкі предмети б'ються ще болючіше.

22.3. Перевезення вантажу дозволяється за умови, що він:
а) не наражає на небезпеку учасників дорожнього руху;
б) не порушує стійкості транспортного засобу і не утруднює керування ним;
в) не обмежує водієві оглядовості;
г) не закриває зовнішніх світлових приладів, світлоповертачів, номерних і розпізнавальних знаків, а також не перешкоджає сприйманню сигналів, що подаються рукою;
ґ) не створює шуму, не піднімає пилу та не забруднює проїзну частину і навколишнє середовище.

Під час перевезення вантажу із метою забезпечення безпеки дорожнього руху повинні виконуватися всі умови, перераховані у даному пункті Правил. При недотриманні хоча б одного пункту перевезення вантажу забороняється.

22.4. Вантаж, що виступає за габарити транспортного засобу спереду або ззаду більш як на 1 м, а за шириною перевищує 0,4 м від зовнішнього краю переднього або заднього габаритного ліхтаря, повинен бути позначений відповідно до вимог підпункту "з" пункту 30.3 цих Правил.

Вантаж, який виступає за габарити транспортного засобу, може спровокувати виникнення дорожньо-транспортної пригоди. Тому, якщо він виступає за допустимі діапазони, зазначені у даному пункті Правил, він повинен бути позначений розпізнавальним знаком "Негабаритний вантаж". Спеціальні світлоповертальні смужки такого розпізнавального знака дозволяють іншим учасникам дорожнього руху своєчасно виявити небезпеку і вжити заходів для запобігання розвитку небезпечної ситуації на дорозі.



22.5. За спеціальними правилами здійснюється дорожнє перевезення небезпечних вантажів, рух транспортних засобів та їх составів у разі, коли хоч один з їх габаритів перевищує за шириною 2,6 м, за висотою від поверхні дороги - 4 м (для контейнеровозів на встановлених Укравтодором і

Державтоінспекцією маршрутах - 4,35 м), за довжиною - 22 м (для маршрутних транспортних засобів - 25 м), фактичну масу понад 38 т (на встановлених Укравтодором і Державтоінспекцією маршрутах - до 40 т; для контейнеровозів - понад 44 т, на встановлених для них маршрутах - до 46 т), навантаження на одиночну вісь - 11 т (для автобусів, тролейбусів - 11,5 т), здвоєні осі - 16 т, строєні - 22 т (для контейнеровозів навантаження на одиночну вісь - 11 т, здвоєні осі - 18 т, строєні - 24 т) або якщо вантаж виступає за задній габарит транспортного засобу більш як на 2 м.

Осі слід вважати здвоєними або строєними, якщо відстань між ними (суміжними) не перевищує 2,5 м.

*За порушення правил перевезення небезпечних вантажів або правил проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів законодавством передбачена відповідальність у вигляді штрафу від 510 до 680 грн. (ст. 132-1 КУпАП).*

*Крім того, штраф може виписати представник "Укртрансінспекції", який проводить ваговий контроль. Сума штрафу вираховується за спеціальною формулою, що враховує фактичне перебільшення ваги і відстань, пройдену таким автомобілем дорогами загального користування (Наказ Державної служби автомобільних доріг України та МВС України № 219/ 198 від 07.05.08 р).*






Спеціальні Правила щодо дорожнього перевезення небезпечних вантажів містяться в наказі Міністерства внутрішніх справ № 822 від 26.07.2004 року. Більшість водіїв легкових автомобілів вважає, що ці Правила їх не стосуються, і глибоко помиляються, тому що до категорії небезпечних вантажів віднесені навіть побутові предмети: каністри з бензином (більше 60 літрів), газові балони (які не входять у паливну систему транспортного засобу), деякі види хімічних речовин, якщо їх транспортування здійснюється не в промисловій (заводській упаковці).

Ключовим нормативно-правовим документом для водіїв великогабаритних та великовантажних транспортних засобів є постанова КМУ від 27.06.2007 р. №879 "Про заходи щодо збереження автомобільних доріг загального користування". Постановою затверджено: порядок здійснення габаритно-вагового контролю та справляння плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування; ставки плати за проїзд транспортних засобів, вагові та/або габаритні параметри яких перевищують нормативні (зазначені в п. 22.5 ПДР); порядок тимчасового обмеження або заборони руху транспортних засобів на окремих ділянках автомобільних доріг.

Постановою визначено декілька принципових для багатьох водіїв моментів:

1. У темну пору доби місце здійснення габаритно-вагового контролю (ГВК) повинне бути освітленим. Забороняється експлуатація пересувних пунктів у темну пору доби, крім випадків, коли такий пункт розташовано на освітлених ділянках автомобільних доріг, у морських, річкових портах, вантажних терміналах, місцях формування вантажопотоків.

2. Під час здійснення контролю не допускається використання вимірювального і зважувального обладнання, періодична повірка (метрологічна атестація) якого не проведена, а також обладнання, що перебуває у несправному стані.

3. Контроль за наявністю у водіїв великовагових та великогабаритних транспортних засобів дозволу на рух здійснюють відповідні підрозділи МВС, що забезпечують безпеку дорожнього руху, та територіальні органи Укртрансінспекції, які здійснюють габаритно-ваговий контроль.

4. Габаритно-ваговий контроль на стаціонарних пунктах включає документальний, попередній та/або точний контроль, на пересувних - документальний, точний контроль.

5. У разі виявлення під час здійснення попереднього габаритно-вагового контролю на стаціонарних або автоматичних зважувальних пунктах факту перевищення установлених габаритно-вагових параметрів здійснюється точний габаритно-ваговий контроль.

6. За результатами точного габаритно-вагового контролю на стаціонарному або пересувному пункті водієві транспортного засобу видається довідка результатів здійснення контролю із зазначенням часу і місця його проведення, а на запит водія - міжнародний сертифікат зважування вантажних транспортних засобів, якщо пункт ГВК уповноважений видавати такі сертифікати.



7. У разі виявлення факту перевищення хоча б одного вагового та/або габаритного нормативного параметра більш як на 2 відсотки подальший рух транспортного засобу забороняється до внесення плати за його проїзд. Плата за проїзд великовагового та/або великогабаритного транспортного засобу, що рухався без відповідного дозволу, здійснюється у подвійному розмірі за пройдену частину маршруту по

території України.

8. У разі здійснення руху з порушенням умов, визначених у дозволі на рух, подвійний розмір застосовується в частині перевищення фактичних показників над показниками, визначеними у дозволі, за пройдену частину маршруту.

9. Довідка про здійснення габаритно-вагового контролю та/або сертифікат зважування, або документ щодо внесення плати за проїзд є чинними протягом усього маршруту.

10. У разі наявності підозри щодо перевищення нормативних габаритно-вагових параметрів транспортного засобу, працівники пунктів ГВК проводять його повторне зважування.

11. У разі виявлення на стаціонарних або пересувних чи автоматичних зважувальних пунктах порушення правил проїзду великовагових та/або великогабаритних транспортних засобів такий транспортний засіб тимчасово затримується згідно із статтею 265-2 Кодексу України про адміністративні правопорушення.

12. Власник великовагового та/або великогабаритного транспортного засобу або уповноважена ним особа має право привести габаритно-вагові параметри транспортного засобу у відповідність з установленими нормативами шляхом часткового розвантаження, перевантаження на інший транспортний засіб або у будь-який інший спосіб.




13. Після приведення габаритно-вагових параметрів транспортного засобу у відповідність з установленими нормативами і внесення плати за проїзд такий засіб спрямовується для здійснення повторного габаритно-вагового контролю. Якщо під час здійснення такого контролю фактів перевищення габаритно-вагових параметрів не виявлено, транспортний засіб може продовжити подальший рух.

14. У разі відмови водія транспортного засобу від проходження габаритно-вагового контролю посадові особи та/або працівники Укртрансінспекції або її територіальних органів складають акт за формою, встановленою Мінінфраструктури, з оперативним повідомленням відповідного підрозділу МВС, що забезпечує безпеку дорожнього руху.

15. Плата за проїзд справляється в національній валюті за офіційним курсом гривні.

16. Перевізник має право на відшкодування вантажовідправником чи замовником коштів, внесених у рахунок плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування великовагового та/або великогабаритного транспортного засобу.

17. Про випадки невиконання водієм транспортного засобу законних вимог посадових осіб та/або працівників Укртрансінспекції та її територіальних органів щодо зупинки транспортного засобу для проведення габаритно-вагового контролю Укртрансінспекція або її територіальний орган, що здійснює ГВК, оперативно повідомляє відповідним підрозділам МВС, що забезпечують безпеку дорожнього руху.

18. Відповідальність за збереження великовагових та/або великогабаритних транспортних засобів, рух яких заборонено, за весь час з моменту заборони руху до його відновлення несе перевізник, а в разі перевезення вантажу - вантажовідправник.

19. Відповідальність за збитки, завдані власникові великовагового та/або великогабаритного транспортного засобу чи вантажу, а також третім особам у зв'язку із забороною руху внаслідок невідповідності фактичної ваги вантажу даним, зазначеним у товарно-транспортній документації, несе вантажовідправник.



Основним нормативним документом, який регламентує порядок взаємодії органів державної влади при проведенні габаритно-вагового контролю, є спільний Наказ МВС України та Державної служби

автомобільних доріг України від 07.05.2008 р. № 219/198 "Про затвердження Порядку взаємодії дорожніх організацій і підприємств та підрозділів Державтоінспекції МВС України при проведенні габаритно-вагового контролю транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів на автомобільних дорогах загального користування та Технологічного регламенту здійснення габаритно-вагового контролю транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів на автомобільних дорогах загального користування ".




Технологічний регламент, що міститься в наказі, є дуже важливим, оскільки він визначає процедуру проведення габаритно-вагового контролю і вимоги до облаштування та технічного оснащення пунктів ГВК. Принциповими для водія є наступні вимоги регламенту:

1. Майданчик, на якому проводиться робота пересувного вагового комплексу, та вагове обладнання повинні відповідати вимогам Технологічного регламенту здійснення ГВК.

2. Майданчик має мати: позначення відповідними тимчасовими дорожніми знаками; рівну поверхню із поздовжнім і поперечним ухилом не більше 3 проміле; тверде покриття (асфальтобетонне або цементобетонне) без вибоїн і тріщин; ширину не менше 7 метрів; укріплений металевими кутами приямок для вагових платформ.

3. На місці проведення контролю оператор пересувного пункту разом із водієм: перевіряють відповідність місця проведення контролю вимогам Технологічного регламенту; розміщують засоби організації дорожнього руху; перевіряють рівність поверхні, призначеної для встановлення обладнання, за допомогою мітли очищають її від бруду; установлюють вагові платформи біля приямків так, щоб забезпечити повний контакт коліс з платформами; у разі відсутності приямка для уникнення помилок через перерозподіл навантаження між осями та забезпечення розташування здвоєних та строєних осей на одній висоті під час зважування розташовують вирівнювальні доріжки з кожного боку вагових платформ (поперечні осі ваг повинні суміщатися); відповідно до інструкції заводу-виробника з експлуатації вагового обладнання приводять в робочий стан обладнання для вагового контролю.

Невідповідність майданчика, чи обладнання вагового комплексу, або затвердженої технології проведення контролю вимогам Технологічного регламенту є підставою для оскарження правомірності вагового контролю.

22.6. Транспортні засоби, що здійснюють дорожнє перевезення небезпечних вантажів, повинні рухатися з увімкненим ближнім світлом фар, задніми габаритними ліхтарями та встановленими розпізнавальними знаками, передбаченими пунктом 30.3 цих Правил, а великовагові та великогабаритні транспортні засоби - також з увімкненим проблисковим маячком (проблисковими маячками) оранжевого кольору.

З метою забезпечення безпеки дорожнього руху на транспортних засобах, що здійснюють дорожнє перевезення небезпечних вантажів, повинне бути увімкнене ближнє світло фар і задні габаритні ліхтарі, а також повинні бути встановлені розпізнавальні знаки "Інформаційна таблиця небезпечного вантажу" і "Знак небезпеки".

На великовагових і великогабаритних транспортних засобах повинен бути, крім ближнього світла фар і задніх габаритних ліхтарів, додатково увімкнений проблисковий маячок оранжевого кольору і встановлені розпізнавальні знаки - спеціальні стрічки із світлоповертальної плівки.

# 23. БУКСИРУВАННЯ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЯ ТРАНСПОРТНИХ СОСТАВІВ

*За порушення правил буксирування законодавством передбачена відповідальність у вигляді штрафу від 255 до 340 грн. Якщо при цьому виникла аварійна ситуація, штраф збільшується до 850 грн. або водія можуть позбавити права керування транспортними засобами на 6-12 місяців (ст. 122 КУпАП).*

Вимоги даного розділу Правил не поширюються на випадки руху транспортних засобів з причепом. Автопоїзд у складі механічного транспортного засобу та причепа (напівпричепа) у рамках Правил розглядається як одна транспортна одиниця.

Більшість водіїв вважає, буксирування їх ніколи не торкнеться, і в цьому вони сильно помиляються. Будь-який транспортний засіб, у будь-який момент може стати буксируваним, і від цього не застрахований ніхто!

23.1. Буксирування повинно виконуватися механічним транспортним засобом без причепа і з технічно справними зчіпними пристроями як у буксируваного транспортного засобу, так і у транспортного засобу, що буксирує.

Запускання двигуна із застосуванням жорсткого або гнучкого зчеплення повинно виконуватися згідно з вимогами цього розділу.

Дозволяється буксирування одного механічного транспортного засобу лише з одним причепом.



Готуючись до буксирування, обов'язково треба перевірити стан буксирувальних кронштейнів на обох автомобілях. Не варто "тягнути" автомобіль, якщо хоча б один із них ненадійний (бовтається, пошкоджений і т. п.). У процесі буксирування трос сильно натягується, і якщо раптово обірветься кронштейн у буксира - масивний металевий гак може сильно вдарити в передню частину або лобове скло буксированого автомобіля, що набагато небезпечніше.

Якщо ж буксирувальний кронштейн несправний у буксированого автомобіля - кронштейн під впливом сили натягу може сильно вдарити в задню частину або скло транспортного засобу, що буксирує.

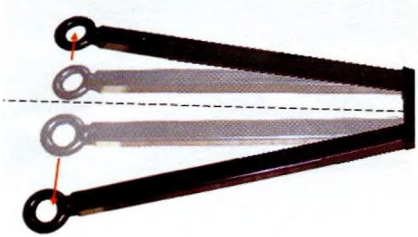
23.2. Буксирування транспортних засобів здійснюється:

а) із застосуванням жорсткого або гнучкого зчеплення;

б) із частковим навантаженням буксированого транспортного засобу на платформу або на спеціальне опорне пристосування.



При буксируванні на жорсткому зчепленні автомобіль-тягач і буксируваний транспортний засіб з'єднуються між собою жорстким буксирним пристроєм, наприклад металевою штангою або трикутником з вушками.



Буксирування на гнучкому зчепленні здійснюється за допомогою спеціального троса, канату або стрічки. У досвідченого і завбачливого водія в автомобілі, окрім обов'язкової аптечки, вогнегасника, запаски і знаку аварійної зупинки, повинен бути й буксирувальний трос. Особливо актуальним він стає взимку, коли неприємності на дорогах трапляються значно частіше.

Роль троса не може виконувати звичайна мотузка. При виборі гнучкого зчеплення краще надати перевагу

тросу, виготовленому з нейлону, так як цей матеріал більш міцний і головне еластичний. До того ж він не займає багато місця в автомобільному багажнику.

Карабіни (сережка і гак) мають бути кованими із сталі. Відрізнити кований сталевий гак від литого із легкого сплаву можна за вагою - перший важить близько півкілограма, а із легкого сплаву - 100-150 г. Також у гака повинна бути підпружинена собачка, щоб він не вискакував із кріплення при ривках троса. Поганою ознакою є наявність на карабіні зачіпок і слідів грубої обробки.



При виборі буксирувального тросу краще віддати перевагу варіанту подорожче і виробнику із доброю репутацією - якщо під час руху зруйнується гак, еластичний трос "вистрілить" його залишками по лобовому склу буксированого автомобіля, або ж по задньому склу буксировщика.



На упаковці троса повинно стояти позначення гранично допустимого навантаження. Для буксирування малолітражки цілком достатньо, щоб трос витримував навантаження 1500 кг, так як краще порвати трос, ніж відірвати бампер. При виборі буксирувального троса необхідно також врахувати діаметр петлі для кріплення троса на автомобілі і переконатися, що гак карабіна пройде в цей отвір.

Слабкою ланкою більшості буксирувальних тросів є місце з'єднання самого троса із металевим гаком. Доволі часто саме в цьому місці відбувається розрив, причому в самий відповідальний момент. Тому, перед початком буксирування добре перевірте стан свого троса саме в цих місцях. За наявності будь-яких підозр краще пошукайте інший зчіпний пристрій: адже буде дуже неприємно, якщо через порив троса в дорозі, ви не зможете продовжити буксирування, і доведеться залишати свій безпорадний автомобіль у незнайомому місці до пошуку нового зчіпного пристрою.

Слід пам'ятати, що далеко не всі транспортні засоби можна буксирувати із застосуванням гнучкого зчеплення. Винятком є автомобілі з автоматичною коробкою передач. Чому ж "звичайне" буксирування таке небезпечне для АКПП? Справа в тому, що масляний насос, який встановлено в автоматичній коробці, омиває її механізми тільки під дією працюючого двигуна. Якщо двигун не працює, масло не подаватиметься до необхідних деталей. Немає тиску - немає масла. А робота тертьових деталей без масла призведе до вкрай негативних наслідків і дорогого ремонту.



Якщо вийшов із ладу автомобіль з автоматичною коробкою передач, краще вдатися до допомоги евакуатора. Такий спосіб і безпечний для АКПП й надійний. Евакуатор дозволяє буксирувати автомобіль шляхом повного або часткового завантаження, яке виключає обертання ведучих коліс. Передньопривідний автомобіль завантажується передньою віссю, а задньопривідний або повнопривідний - тільки повністю.



Якщо поломка сталася далеко від населеного пункту, або просто немає можливості викликати евакуатор, то можна відбуксирувати автомобіль до найближчого місця ремонту на зчепленні, але обов'язково дотримуючись необхідних умов, які




містяться в інструкції з експлуатації транспортного засобу, що додається заводом-виробником.

Щоб уникнути великих пошкоджень в АКПП, швидкість буксирування не повинна перевищувати 30 км/год, а краще - до 15-20 км/год. Чим менше швидкість, тим менше навантаження на автоматичну коробку. Відстань буксирування не повинна перевищувати 30-50 км. Буксирування має відбуватись строго при положенні селектора в діапазоні "N". Також необхідно перевірити: чи перебуває ключ запалювання в положенні ACC і чи розблоковане кермо. Водій має перебувати в буксируваному за допомогою гнучкого зчеплення автомобілі для керування ним і вчасного гальмування. Важливо пам'ятати - буксируваний транспортний засіб не має бути важчим за той, що буксирує.

23.3. Жорстке зчеплення повинно забезпечувати відстань між транспортними засобами не більш як 4 м, гнучке - у межах 4-6 м. Гнучке зчеплення через кожний метр позначається сигнальними щитками або прапорцями згідно з вимогами пункту 30.5 цих Правил (за винятком використання гнучкого зчеплення з покриттям із світлоповертального матеріалу).

За можливості буксирувальний трос слід кріпити на автомобілях по діагоналі: правий задній кут буксира - лівий передній кут буксированого автомобіля, або лівий задній кут буксира - правий передній кут буксированого автомобіля. Це необхідно для зменшення можливих ударів і ривків, без яких, як правило, не відбувається жодне буксирування.





При виборі довжини гнучкого зчеплення слід враховувати наступне: маленька довжина обмежує водію буксированого транспортного засобу оглядовість і не дозволяє здійснити безпечну зупинку в разі різкого гальмування транспортного засобу, що буксирує; занадто велика довжина може призвести до значного зсуву буксированого транспортного засобу до центру повороту, що може призвести до виникненню аварійної ситуації.

23.4. У разі буксирування механічного транспортного засобу на гнучкому зчепленні в буксируваному транспортному засобі повинні діяти і бути справними робоча гальмова система і рульове керування, а на жорсткому зчепленні - рульове керування.



Буксирування автомобіля - далеко не простий процес, як це може здатися на перший погляд. Особливо це стосується випадків, коли двигун буксированого автомобіля не працює (наприклад, поломка або відсутність палива). У переважній більшості сучасних автомобілів робота гальмової системи, а також рульового керування безпосередньо пов'язана із роботою двигуна.

Якщо говорити конкретно, то в першу чергу це стосується вакуумного підсилювача гальм і гідравлічного підсилювача керма: при вимкненому двигуні ці агрегати працювати не будуть. Це означає, по-перше, що водієві доведеться набагато сильніше натискати педаль гальм, щоб знизити

швидкість або зупинитися, а по-друге - докладати набагато більше зусиль під час роботи із рульовим колесом. Непрацюючий вакуумний підсилювач гальм призводить до того, що гальмовий шлях автомобіля істотно збільшується. У таких випадках краще користуватися послугами евакуатора.

23.5. Буксирування механічного транспортного засобу на жорсткому або гнучкому зчепленні повинно здійснюватися лише за умови, що за кермом буксированого транспортного засобу перебуває водій (крім випадків, коли конструкція жорсткого зчеплення забезпечує буксированому транспортному засобу повторення траєкторії руху транспортного засобу, що буксирує, незалежно від величини поворотів).



Найпростіші жорсткі зчеплення мають по одній точці кріплення до кожного автомобіля. Більш складні мають кілька точок кріплення до буксируваного автомобіля, завдяки чому дозволяють йому рухатися по траєкторії буксира. Конструкція жорсткої зчіпки, яка може забезпечити повторення траєкторії руху буксира, являє собою металевий трикутник. У всіх випадках, коли на буксируваному транспортному засобі несправні гальма, треба застосовувати жорстке зчеплення.

23.6. Буксирування немеханічного транспортного засобу повинно здійснюватися лише на жорсткому зчепленні за умови, що його конструкція забезпечує буксируваному транспортному засобу повторення траєкторії руху транспортного засобу, що буксирує, незалежно від величини поворотів.




У даному пункті Правил йдеться про транспортні засоби, які не мають двигуна (причепи, напівпричепи та ін.) Під час руху за вантажівкою-тягачем вони повинні прямувати по його траєкторії. Будь-яке інше буксирування немеханічних транспортних засобів забороняється.

23.7. Механічний транспортний засіб з рульовим керуванням, що не діє, повинен буксируватися відповідно до вимог підпункту "б" пункту 23.2 цих Правил.



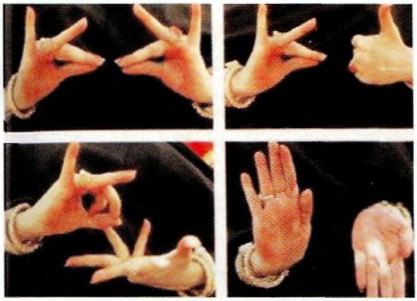

Якщо рульове керування на транспортному засобі несправне (наприклад, не працює гідравлічний підсилювач керма або не працює двигун в автомобілі із підсилювачем керма), - буксирування такого транспортного засобу повинно здійснюватися тільки методом часткового його завантаження на платформу або на спеціальне опорне пристосування.

При буксируванні методом часткового навантаження забороняється перебувати в кабіні буксированого транспортного засобу як водієві, так і пасажирам.

23.8. Перед початком буксирування водії механічних транспортних засобів повинні узгодити порядок подачі сигналів, зокрема для зупинки транспортних засобів.

Перед початком буксирування водії обов'язково повинні домовитися про знаки, якими вони будуть подавати один одному відповідні сигнали, і передавати ту чи іншу інформацію. Наприклад, моргання фар буксируваного автомобіля може означати прохання зупинитися, звуковий сигнал можна використовувати для привернення уваги і т. п. Якщо ж світлові прилади на буксируваному автомобілі не

працюють, необхідно домовитися про сигнали рукою, які водій буксированого транспортного засобу буде через відкрите вікно подавати водію автомобіля-тягача.



Водій тягача повинен через дзеркала заднього виду постійно контролювати ситуацію позаду, щоб вчасно помітити сигнали, що подаються водієм буксируваного автомобіля. Але це ще не всі тонкощі буксирування.

Рушити з місця при буксируванні автомобілів - один із найбільш важливих і відповідальних моментів. Робити це необхідно дуже плавно і повільно. У першу чергу водій тягача повинен стежити за плавним натягненням троса. Якщо це відбудеться занадто різко, може або порватися трос, або не витримати буксирувальний кронштейн одного із автомобілів. Крім того, при різкому початку буксирування двигун тягача раптово отримує величезне навантаження, що може вивести його із ладу. Те ж саме стосується й інших вузлів і агрегатів (наприклад, підвіски).



Як тільки автомобілі почали свій рух, водій буксируваного транспортного засобу повинен стежити за тим, щоб трос ні в якому разі не провисав і не торкався землі - як під час руху, так і під час зупинок. Найскладніше відстежувати це на поворотах і при розворотах. Пам'ятайте, що водій автомобіля-тягача стежити за натягом троса і впливати на це не зможе. Тому перед початком зміни траєкторії руху або перед гальмуванням водій тягача повинен злегка, як би попередньо, натиснути педаль гальм, внаслідок чого на його автомобілі загоряться задні стоп-сигнали. Це буде умовним знаком для водія буксированого транспортного засобу: він повинен, плавно натискаючи на педаль гальм, як би призупиняти обидва транспортні засоби.



Провисання троса під час буксирування може спричинити найрізноманітніші неприємності. Наприклад, якщо трос сильно провис при виконанні повороту - існує небезпека намотування його на одне із передніх коліс автомобіля, який на буксирі. Якщо водій зупинився на заборонний сигнал світлофора, і провислий трос потрапив під одне із коліс буксируваного автомобіля - водієві буксира буде складно почати рух, оскільки для того, щоб "витягнути" трос з-під колеса буксированого транспортного засобу, доведеться докласти велике зусилля. Тому автомобілісти в подібних випадках просто вручну відштовхують буксирувану машину з троса.

Особливу увагу водій буксируваного автомобіля має приділяти гальмуванню, якщо двигун його машини не працює. Ідеальне гальмування - таке, при якому трос постійно залишається злегка натягнутим. Але так гальмувати виходить не завжди, навіть у досвідчених автомобілістів - ненадовго, ненабагато, але трос провисне. Водій транспортного засобу-тягача повинен за можливості уникати різких і несподіваних гальмувань, оскільки у водія, який на буксирі, зважаючи на обмежену довжину троса, буде дуже мало часу і відстані для своєчасного реагування.



Слід пам'ятати, що під час буксирування швидкість не повинна перевищувати 50 км/год (п.12.7 ПДР).

23.9. Під час буксирування на жорсткому або гнучкому зчепленні забороняється перевозити пасажирів у буксированому транспортному засобі (крім легкового автомобіля) та кузові вантажного автомобіля, що буксирує, а в разі буксирування способом часткового навантаження цього засобу на платформу або спеціальне опорне пристосування - в усіх транспортних засобах (крім кабіни транспортного засобу, що буксирує).





3.4



3.2



7.5.2

Слід пам'ятати, що у всіх випадках, і на будь-яких дорогах, заборонено буксирування зі швидкістю понад 50 км/год (п.12.7 ПДР). На автомагістралях і дорогах для автомобілів буксирування не заборонене. Буксирування не допускається на дорогах, позначених дорожнім знаком 3.4 "Рух із причепом заборонено" або знаком 3.2 "Рух механічних транспортних засобів заборонено", якщо під ними встановлена табличка 7.5.2, що позначає транспортний засіб із причепом.

Незалежно від способу буксирування, у світлий час доби на транспортному засобі, що буксирує, повинно бути увімкнене ближнє світло фар. В умовах недостатньої видимості дозволяється включення дальнього світла фар або додатково протитуманних фар, якщо це не буде засліплювати інших водіїв (п.9.8 ПДР). На буксируваному транспортному засобі обов'язково повинна бути ввімкнена аварійна світлова сигналізація, а якщо вона несправна або відсутня, то ззаду повинен бути встановлений знак аварійної зупинки або миготливий червоний ліхтар (п.9.9, 9.11 ПДР).

23.10. Буксирування забороняється:

а) якщо фактична маса буксированого транспортного засобу з несправною гальмовою системою (або за її відсутності) перевищує половину фактичної маси транспортного засобу, що буксирує;



Транспортний засіб з несправною гальмовою системою не може буксируватися, якщо його маса перевищує половину фактичної маси буксировщика, оскільки це значно знижує ефективність його гальмування.

б) на гнучкому зчепленні під час ожеледиці;



Буксирування у ожеледицю на гнучкому зчепленні заборонене, тому що це може призвести до сумних наслідків. Буксируваний автомобіль буде абсолютно некерованим, він буде бовтатися і врізатися у все, що трапиться на його шляху. При повороті у буксированого автомобіля занос неминучий, так як засобів вивести його із заносу немає: гальмування тільки погіршить ситуацію. Буксируваний може потягнути за собою автомобіль-тягач. Якщо його водій при цьому різко додасть газу для виходу із заносу, він отримає ефект пробуксовки коліс, а буксируваний може "наздогнати" його ззаду. Буксирування в ожеледь - небезпечна лотерея не тільки для його учасників, а й для всіх учасників дорожнього руху.

в) якщо загальна довжина зчеплених транспортних засобів перевищує 22 м (маршрутних транспортних засобів - 30 м);



Пересування довгомірних і негабаритних транспортних засобів дорогами загального користування здійснюється за спеціальними правилами, а маршрути

їх руху повинні узгоджуватися із Державтоінспекцією МВС України.
г) мотоциклами без бокового причепа, а також таких мотоциклів, мопедів чи велосипедів;

Буксирування двоколісних транспортних засобів і використання їх у якості тягача при буксируванні забороняється у зв'язку із їхньою малою стійкістю. Мотоцикли із боковим причепом буксирувати дозволяється (можна використовувати їх і в якості тягача).
г) більше одного транспортного засобу (за винятком випадків, коли порядок буксирування двох і більше транспортних засобів погоджено з Державтоінспекцією) або транспортним засобом з причепом;

Оскільки причіпна техніка при повороті зміщується до центру повороту, Правилами забороняється буксирування більше одного транспортного засобу або буксирування транспортним засобом із причепом.

Буксирування несправного автопоїзда не заборонено, оскільки він розглядається як одна транспортна одиниця. Головне, щоб довжина зчеплених транспортних засобів не перевищувала 22 м.
д) автобусами.

23.11. Експлуатація составів транспортних засобів у складі автомобіля, трактора або іншого тягача і причепа дозволяється лише за умови відповідності причепа тягачу та виконання вимог щодо їх експлуатації, а состава транспортних засобів у складі автобуса і причепа - також за наявності причіпного пристрою, установленого заводом-виробником.

## 24. НАВЧАЛЬНА ЇЗДА

*За порушення правил навчальної їзди законодавством передбачена відповідальність у вигляді штрафу від 425 до 510 грн. Якщо при цьому виникла аварійна ситуація, штраф збільшується до 850 грн. або водія можуть позбавити права керування на 6-12 місяців (ст. 122 КУпАП).*

24.1. Навчати водінню транспортного засобу дозволяється лише осіб, які не мають для цього медичних протипоказань.



Порядок проходження медичного огляду кандидатів у водії міститься у спільному наказі МОЗ України та МВС України від 31.01.2013 р. № 65/80. Медичний огляд проводиться з метою визначення придатності особи до безпечного керування транспортними засобами.

Перелік захворювань і вад, при яких особа не може бути допущена до керування відповідними транспортними засобами міститься в наказі МОЗ України від 24.12.1999 № 299.

24.2. Особам, котрі навчаються водінню автомобіля, повинно бути не менше 16 років, а мотоцикла чи мопеда - 14 років. Такі особи зобов'язані мати при собі документ, що засвідчує їхній вік.



24.3. Особа, яка навчається водінню транспортного засобу, зобов'язана знати і виконувати вимоги цих Правил.

Перш ніж приступити до практичного водіння, особи, які навчаються, повинні вивчити основні положення Правил дорожнього руху. Лише отримавши

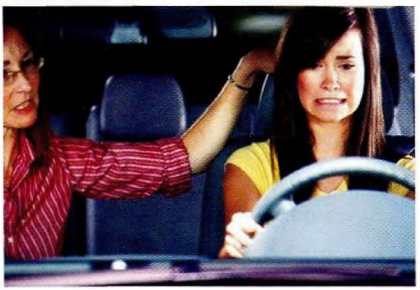
достатніх знань щодо порядку руху проїзною частиною, вони мають право приступити до практичних занять на транспортному засобі.

24.4. Початкове навчання водінню транспортного засобу повинно проводитися на закритих майданчиках, автодромах або у місцях, де відсутні інші учасники дорожнього руху.



Початкове навчання на закритих майданчиках або у чистому полі дозволяє особі, яка навчається, відпрацювати початкові навички керування транспортним засобом, а також сконцентрувати свою увагу на основних правилах водіння.

24.5. Навчальна їзда на дорогах дозволяється тільки в присутності спеціаліста з підготовки водіїв і за достатніх початкових навичок водіння у того, хто навчається.



Присутність фахівця з підготовки водіїв поруч із особою, яка навчається - обов'язкова! Оскільки саме інструктор з водіння несе відповідальність за порушення учнем Правил дорожнього руху. Особа, що навчає водінню, прирівнюється до водія транспортного засобу (п.1.10 ПДР).

Правила не визначають - хто саме є спеціалістом з підготовки водіїв. Теоретично ним може бути будь-який водій, що має достатні навички водіння. Однак до цього питання варто підходити дуже обачливо, адже керувати автомобілем, особливо у великому місті - це не тільки навчитися плавно рушити з місця..

Бути досвідченим водієм у великому місті - значить грамотно брати участь у дорожньому русі, осмислювати реальну ситуацію у потоці транспортних засобів, і, звичайно, вміти своєчасно і правильно реагувати на події на дорозі. Тому перші етапи водіння автомобіля для новачка - це дуже важливий момент для набуття досвіду. Великою мірою майстерність водіння залежить від того, хто виступає вчителем і порадником у справі навчання керування транспортним засобом.

Варто зауважити, що будь-який приятель, що не має досвіду викладання, не зможе правильно пояснити правила водіння в реальній дорожній обстановці. Це може зробити тільки кваліфікований автоінструктор. Випадкові помічники, що надають послуги з такого "навчання", зазвичай виявляються не здатні навчити навіть найпростішим елементам. Вибір автоінструктора слід обмежити колом професіоналів, які здатні передати свій досвід і навички.

Шукати досвідченого автоінструктора з водіння не обов'язково через автошколу. Більшість кваліфікованих фахівців працюють приватно, при цьому маючи сертифікат і дозвіл на викладання. Лише професіонал зможе реально оцінити дані новачка і приділити йому стільки часу, скільки буде потрібно для навчання відмінному керуванню транспортним засобом. Досвідчений автоінструктор при навчанні змоделює різні ситуації, які можуть виникнути на дорозі, і навчить правильно виходити із них. Навчитися водінню автомобіля - означає освоєння нової професії.



При навчанні водінню, якщо за кермом учень, спеціаліст з підготовки водіїв ременем безпеки може не пристібатися.

24.8. Транспортні засоби (за винятком мотоциклів, мопедів та квадроциклів), на яких проводиться навчання, повинні мати розпізнавальні знаки "Учбовий транспортний засіб" відповідно до вимог підпункту "к" пункту 30.3 цих Правил. Автомобілі, які систематично використовуються для навчання також повинні бути

обладнані додатковими педалями зчеплення (у разі коли конструкція транспортного засобу передбачає педаль зчеплення), акселератора (у разі коли конструкція транспортного засобу допускає можливість обладнання такою педаллю) і гальмування, дзеркалом або дзеркалами заднього виду для спеціаліста з підготовки водіїв.



Наявність розпізнавального знака "Учбовий транспортний засіб" попереджає учасників дорожнього руху про недосвідченість починаючого водія, змушуючи їх прийняти додаткові заходи забезпечення безпеки руху (збільшення дистанції, інтервалу, пом'якшення маневрів і т.д.).

Додаткові педалі необхідні лише для транспортних засобів, які використовуються постійно в автошколах для навчання початківців водіїв. Для індивідуального навчання на сімейному автомобілі такі педалі не потрібні.

24.9. Забороняється навчання водінню транспортних засобів у житловій зоні, на дорогах для автомобілів та на автомагістралях. Перелік доріг, на яких дозволяється навчання водінню транспортних засобів, погоджується із Державтоінспекцією.

Цей пункт обумовлений розумінням того, що водій початківець може створити аварійну обстановку в місцях інтенсивного руху транспортних засобів і пішоходів.

## 25. РУХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ У КОЛОНАХ

25.1. На кожному транспортному засобі, що рухається в складі колони, встановлюється розпізнавальний знак "Колона", передбачений підпунктом "є" пункту 30.3 цих Правил, і вмикається ближнє світло фар.

Розпізнавальний знак може не встановлюватися, якщо колону супроводжують оперативні транспортні засоби з увімкненими червоним, синім і червоним, зеленим або синім і зеленим проблисковими маячками та (або) спеціальними звуковими сигналами.




25.2. Транспортні засоби повинні рухатися в колоні лише в один ряд якнайближче до правого краю проїзної частини, за винятком випадків, коли вони супроводжуються оперативними транспортними засобами.

Ця вимога Правил визначає розташування колони у межах проїзної частини. Виїжджати на суміжну ліву смугу транспортним засобам, що рухаються у колоні, не забороняється для об'їзду перешкоди на смузі руху колони, повороту ліворуч, розвороту, а також якщо вони супроводжуються транспортними засобами оперативних служб із увімкненими спецсигналами.

25.3. Швидкість руху колони та дистанція між транспортними засобами встановлюються старшим колони або за режимом руху головної машини відповідно до вимог цих Правил.

Правилами не встановлено спеціальні швидкісні режими для транспортних засобів, які рухаються колоною. Швидкість задається головною машиною.

25.4. Колона, що рухається без супроводження оперативними транспортними засобами, повинна бути розділена на групи (не більше п'яти транспортних засобів у кожній), дистанція між якими повинна забезпечувати можливість обгону групи іншими транспортними засобами.





Ця вимога Правил забезпечує можливість обгону колони іншими транспортними засобами. Дистанція між групами транспортних засобів, що рухаються в колоні, повинна бути достатньою для безпечного виконання обгону, якщо колона рухається дорогою, на якій є тільки одна смуга для руху в попутному напрямку.

Заборонено здійснювати обгін і випередження колони, а також рухатися суміжними смугами із швидкістю колони або займати місце в колоні, якщо така колона супроводжується транспортними засобами із увімкненими проблисковими маячками синього і червоного або лише червоного кольору та зеленого або синього і зеленого кольору (п. 3.4 ПДР).

25.5. У разі зупинки колони на дорозі на всіх транспортних засобах вмикається аварійна сигналізація.

25.6. Іншим транспортним засобам забороняється займати місце для постійного руху в колоні.

Заборона обумовлена тим, що такий рух може бути небезпечним для водіїв, які не володіють інформацією про порядок руху колони і порядок подання попереджувальних сигналів у колоні.

## 26. РУХ У ЖИТЛОВІЙ ТА ПІШОХІДНІЙ ЗОНІ

26.1. Пішоходам дозволяється рухатися у житловій та пішохідній зоні як по тротуарах, так і по проїзній частині. Пішоходи мають перевагу перед транспортними засобами, але не повинні створювати безпідставних перешкод для їхнього руху.


5.31


5.32



5.33



5.34

Однією із складових частин будь-якого населеного пункту є так звана житлова зона, яка відповідає певним житлово-комунальним та санітарно-гігієнічним нормам проживання людей у певній місцині. Очевидно, що у таких місцях пішоходи мають перевагу в русі, а швидкість руху транспортних засобів обмежується і становить не більше 20 км/ч. У таких зонах знаки 5.31 "Житлова зона" і 5.32 "Кінець житлової зони" можуть і не встановлюватися, але водії, незалежно від наявності цих знаків, зобов'язані давати дорогу пішоходам. Початок пішохідної зони позначається дорожнім знаком 5.33, кінець - знаком 5.34.

26.2. У житловій зоні забороняється:

а) транзитний рух транспортних засобів;

б) стоянка транспортних засобів поза спеціально відведеними місцями і таке їх розташування, яке утруднює рух пішоходів і проїзд оперативних чи спеціальних транспортних засобів;

в) стоянка з працюючим двигуном;

г) навчальна їзда;

ґ) рух вантажних автомобілів, тракторів, самохідних машин і механізмів (крім тих, що обслуговують об'єкти і громадян, виконують технологічні роботи або належать громадянам, що проживають у цій зоні).

Питання стоянки транспортних засобів у житлових зонах заслуговує окремої уваги, особливо у великих містах, де більшість автомобілів приватних власників не

забезпечено гаражами або обладнаними стоянками. Рейди працівників міліції з метою покарання автовласників за порушення правил стоянки в житловій зоні давно вже не проводяться. Однак досить поширеним є інше явище: якщо машину обікрали або знівечили, викликані співробітники міліції намагаються визначити в ролі порушника Правил самого потерпілого, звалivши на нього бодай частину відповідальності. Допомагає у цьому формулювання даного пункту Правил. А чи завжди винен власник транспортного засобу, який зупинився поруч свого під'їзду?





У будь-якому житловому районі є асфальтовані майданчики, які призначені спеціально для стоянки транспортних засобів і ні для чого іншого. Це і є "спеціально відведені місця". Дорожніми знаками вони зазвичай не позначені. Але Правила і не вимагають, щоб такі місця у межах житлових зон були позначені засобами регулювання дорожнього руху. Тому на цих майданчиках стоянка транспортних засобів буде законною.

Крім того, що є житловою зоною? Правила дорожнього руху дають таке визначення: *"Житлова зона - дворові території, а також частини населених пунктів, позначені дорожнім знаком 5.31"*. Далі Правила у п'ятому розділі додатку уточнюють: *"Окремі дворові території знаками 5.31 і 5.32 не позначаються, але в них діють вимоги розділу 26 цих Правил"*. Саме тому співробітники міліції будь-яку територію, розташовану неподалік від житлових будинків, вважають *"окремою дворової територією"*, із усіма подальшими наслідками. Однак це не завжди правомірно.

Більшість населення великих міст проживає в сучасних житлових масивах, які представляють собою складне переплетення проїздів, територій шкіл, дитячих садів, зелених зон і житлових будинків та інших будівель між ними, медичних, комунальних, торговельних установ, що забезпечують інфраструктуру. Архітектура подібних масивів така, що виділити "окремі дворові території" неможливо. Такий житловий масив - не "дворова територія" . Це - частина населеного пункту. Вона, не позначена відповідними дорожніми знаками, статусу житлової зони відповідно до ПДР не має. Тут діють загальні правила, передбачені для руху в населених пунктах.

Варто також пам'ятати, що Правилами заборонена стоянка на газонах і ближче 5 метрів від контейнерних майданчиків та/або контейнерів для збору побутових відходів, місце розміщення яких або облаштування відповідає вимогам законодавства (п.15.10 ПДР).

26.3. У пішохідну зону в'їзд дозволяється лише транспортним засобам, що обслуговують громадян і підприємства, які розташовані у зазначеній зоні, а також транспортним засобам, що належать громадянам, які проживають або працюють у цій зоні, чи автомобілям (мотоколяскам), позначеним розпізнавальним знаком "Інвалід", якими керують водії-інваліди. Якщо до об'єктів, розташованих на цій території, є інші під'їзди, водії повинні користуватися лише ними.

26.4. Під час виїзду з житлової та пішохідної зони водії повинні дати дорогу іншим учасникам дорожнього руху.

Як правило, при виїзді із житлових і пішохідних зон відсутні будь-які технічні засоби організації дорожнього руху (дорожні знаки, світлофори і т.д.). Тому водії при виїзді з таких зон мають дати дорогу усім іншим учасникам дорожнього руху.

# 27. РУХ ПО АВТОМАГІСТРАЛЯХ І ДОРОГАХ ДЛЯ АВТОМОБІЛІВ



Автомагістраль - це автомобільна дорога, що: спеціально побудована і призначена для руху транспортних засобів, не призначена для в'їзду на прилеглу територію або з'їзду з неї; має для кожного напрямку руху окремі проїзні частини, що відокремлені одна від одної розділювальною смугою; не перетинає на одному рівні інші дороги, залізничні і трамвайні колії, пішохідні і велосипедні доріжки, шляхи проходу тварин, має огородження по узбіччю і на розділювальній смузі, а також обгороджена сіткою; позначена дорожнім знаком 5.1 "Автомагістраль" (п.1.10 ПДР).

Правила дозволяють рух на автомобільній дорозі з окремими проїзними частинами, що відокремлені одна від одної розділювальною смугою зі швидкістю до 110 км/год, на автомагістралях - до 130 км/год (п.12.6 ПДР).

Рух пішоходів по автомагістралі чи дорозі для автомобілів заборонено, за винятком пішохідних доріжок, місць стоянки і відпочинку (п.4.14 ПДР).

27.1. Під час виїзду на автомагістраль або дорогу для автомобілів водії повинні дати дорогу транспортним засобам, що рухаються по них.



Високі швидкості і щільність потоку на автомагістралях вимагають дотримання особливих правил. І перше з них - правильний виїзд на автомагістраль по смузі розгону. Правильно спроектована смуга забезпечує простір, достатній для набору швидкості, при якій транспортний засіб благополучно зіллється із загальним потоком на магістралі. Тому розганятися треба як слід, адже основна небезпека криється у різниці швидкостей.



Під час розгону необхідно контролювати через ліве бокове дзеркало суміжну смугу руху, для того, щоб набрати швидкість транспортних засобів, які вже рухаються нею. По цій смузі, як правило, рухаються самі тихохідні транспортні засоби. Взагалі - крайня права смуга автомагістралі більше призначена для в'їзду у потік і виїзду із нього. Вона використовується у початковій і кінцевій фазах поїздки магістраллю. Внутрішні смуги руху - для основного потоку, а крайня ліва - для обгону. Не слід займати ліву смугу, якщо нікого не обганяєте. Відповідно, якщо не збираєтеся в'їжджати або виїжджати з автомагістралі, і рухаєтесь із нормальною швидкістю - потрібно перестроїтись у другу смугу для руху (за умови, що їх там більше двох).



На автомагістралях необхідно дотримуватися швидкісного режиму кожної смуги руху. Якщо рухатися значно швидше або повільніше інших транспортних засобів, - вірогідність зіткнення значно зростає. Дуже важливо відчувати решту потоку і злитися із ним в єдине ціле.

27.2. На автомагістралях і дорогах для автомобілів забороняється:
а) рух тракторів, самохідних машин і механізмів;

Заборона обумовлена тим, що тихохідні транспортні засоби можуть створювати перешкоду для швидкісного руху.

б) рух вантажних транспортних засобів із дозволеною максимальною масою понад 3,5 т поза першою і другою смугами руху (за винятком повороту ліворуч чи розвороту на дорогах для автомобілів);

За наявності на автомагістралі чи дорозі для автомобілів двох смуг для руху в одному напрямку водії вантажних автомобілів з дозволеною максимальною масою понад 3,5 т можуть займати другу смугу для руху, якщо перша смуга зайнята. При цьому не повинні створюватися перешкоди для руху транспортних засобів, що рухаються із великими швидкостями (п.11.5 ПДР).

За наявності трьох і більше смуг для руху в одному напрямку водіям вантажних транспортних засобів із дозволеною максимальною масою понад 3,5т забороняється виїжджати далі другої смуги. Як виняток, на дорозі для автомобілів водії таких транспортних засобів можуть виїхати на крайню ліву смугу лише для розвороту або повороту ліворуч на перехресті (п.11.6 ПДР).

в) зупинка поза спеціальними місцями для стоянки, позначеними дорожніми знаками 5.38 або 6.15;


5.38


6.15

На автомагістралях і дорогах для автомобілів не можна зупинятися, навіть на узбіччях, не кажучи вже про виїзди і з'їзди, а також на розділювальній смузі - тобто взагалі ніде, крім спеціально відведених місць. Аварійні зупинки дозволені, але до них висуваються окремі вимоги. Узбіччя - вкрай небезпечне місце. Якщо бачите на дорозі автомобіль, який чомусь зупинився на проїзній частині, або пішохода - будь ласка, перестройтесь лівіше, щоб оминути їх на великій відстані. Уявіть себе на їхньому місці: стоїте на узбіччі, а повз, на відстані витягнутої руки, "пролітають" машини зі швидкістю понад 100 км/год!

У разі вимушеної зупинки водій зобов'язаний прибрати транспортний засіб за межі проїзної частини, а якщо це зробити неможливо, повинен включити аварійну світлову сигналізацію і встановити знак аварійної зупинки або миготливий червоний ліхтар на видаленні не менше 40 м від транспортного засобу (п.9.9, 9.10 ПДР).

г) розворот і в'їзд у технологічні розриви розділювальної смуги;

г) рух заднім ходом;

д) навчальна їзда.

На автомагістралях заборонено рух заднім ходом, в тому числі і по узбіччях. Не можна перетинати розділювальну смугу або газон. Бувають особливі технологічні розриви для службових і аварійних машин, проте розворот на них гранично небезпечний, оскільки транспортний засіб відразу потрапляє в крайню ліву смугу, де потік автомобілів рухається на найвищій швидкості. Проїхали потрібний з'їзд, - їдьте до наступної транспортної розв'язки.

27.3. На автомагістралях, крім спеціально обладнаних для цього місць, забороняється рух механічних транспортних засобів, швидкість яких за технічною характеристикою або їхнім станом менше 40 км/год, а також перегін та випасання тварин у смузі відведення дороги.

На автомагістралі також заборонено рух велосипедів, гужових возів (саней).

27.4. На автомагістралях і дорогах для автомобілів пішоходи можуть переходити проїзну частину лише по підземних або надземних пішохідних переходах.

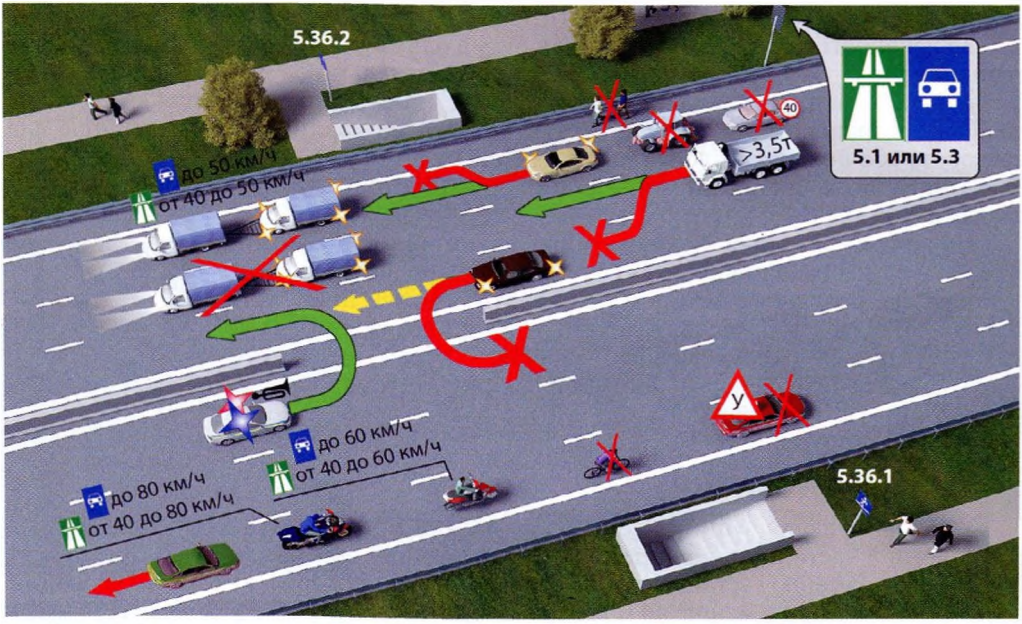
Дозволяється переходити проїзну частину дороги для автомобілів у спеціально позначених місцях.

На автомагістралях пішохідні переходи не перетинаються з проїзною частиною.

27.5. У разі вимушеної зупинки на проїзній частині автомагістралі або дороги для автомобілів водій повинен позначити транспортний засіб відповідно до вимог пунктів 9.9-9.11 цих Правил і вжити заходів для того, щоб прибрати його за межі проїзної частини праворуч.

У разі вимушеної зупинки водій транспортного засобу зобов'язаний включити світлову аварійну сигналізацію і встановити знак аварійної зупинки або червоний миготливий ліхтар на відстані не менше 40 метрів позаду транспортного засобу.

**Порядок руху по автомагістралі**

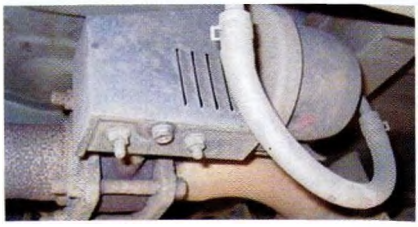



## 28. РУХ ПО ГІРСЬКИХ ДОРОГАХ І НА КРУТИХ СПУСКАХ*

*** Примітка.** Вимоги цього розділу стосуються ділянок доріг, що позначені знаками 1.6 і 1.7. Ці знаки позначають "Крутий підйом" і "Крутий спуск".







28.1. На гірських дорогах і крутих спусках, де зустрічний роз'їзд утруднено, водій транспортного засобу, що рухається на спуск, повинен дати дорогу транспортним засобам, що рухаються вгору.

Водій транспортного засобу, який рухається на спуск, повинен дати дорогу транспортному засобу, що рухається вгору, тому що в разі зупинки він може відразу і не рушити з місця, внаслідок чого виникне дорожній затор або аварійна ситуація, особливо на слизькій дорозі.

28.2. На гірських дорогах і крутих спусках водій вантажного автомобіля, дозволена максимальна маса якого перевищує 3,5 т, трактора та автобуса повинен:

а) користуватися спеціальними гірськими гальмами, якщо вони встановлені на транспортному засобі заводом-виробником;



Гірські гальма - це пристрій, що дозволяє забезпечити уповільнення транспортного засобу без участі робочої гальмової системи. Застосовується на затяжних спусках для запобігання перегріву гальмових механізмів. Найефективніший - трансмісійний, що має назву "ретардер". Бувають також гірські гальма гідромеханічного принципу дії та електромагнітного. Найпростіші, класичні - моторні гальма.

б) під час зупинки або стоянки на підйомах і спусках користуватися противідкотними упорами.




Противідкотні упори дозволяють виключити самовільний рух транспортних засобів, але за умови їх відповідності типу транспортного засобу, оскільки мають різні розміри і величину допустимого навантаження.

28.3. На гірських дорогах заборонено:

а) рухатися з непрацюючим двигуном та вимкненими зчепленням або передачею;




Вимкнення двигуна, зчеплення або передачі може призвести до зниження ефективності гальмування та втрати стійкості транспортного засобу, тому при русі в гірських умовах вимикати їх заборонено. До того ж вимикання зчеплення або передачі в умовах ожеледиці може привести до занесення транспортного засобу.

б) буксирування на гнучкому зчепленні;




Під час буксирування на гнучкому зчепленні у горах водій буксированого транспортного засобу змушений на затяжних спусках часто користуватися гальмовою системою, що може привести до перегріву і поломки гальм, тому буксирування на гнучкому зчепленні в гірських районах заборонено. Буксирування гірськими дорогами дозволено тільки на жорсткому зчепленні або методом часткового завантаження.

в) будь-яке буксирування під час ожеледиці.



Буксирування в ожеледицю становить велику небезпеку. На слизькій дорозі зчіпні можливості шин істотно знижуються, тому водії транспортних засобів, що буксирують, можуть не впоратися із керуванням і створити аварійну обстановку на проїзній частині, що неприпустимо. А чим відрізняється "ожеледиця" від "ожеледі"? Ожеледиця - це всі види слизької дороги, які виникають в холодну пору року. Ожеледь - виникає лише в результаті атмосферних опадів.



Прагнення їздити, не піддаючи небезпеці ні себе, ні інших, яке має бути притаманне водіям взагалі, - у горах особливо необхідне. Причин тут багато. Статистичні дані свідчать про те, що в населених пунктах відносне число дорожньо-транспортних пригод більше, ніж на гірських дорогах. Це правильно, але тільки за кількістю дорожньо-транспортних пригод. А ось наслідки таких пригод на гірських дорогах



набагато важчі, ніж у містах. Чим же гірська дорога відрізняється від рівнинної?

По-перше, станом здоров'я водія. Значна частина гірських доріг знаходиться на висоті кількох тисяч метрів над рівнем моря. Зі зміною висоти змінюється і атмосферний тиск, іноді кліматичні, метеорологічні умови, що істотно впливає на загальний психофізіологічний стан водія. Нестача кисню на висоті ускладнює дихання, при тривалому впливі - викликає головний біль.

По-друге, кількістю спусків і підйомів. Подолання підйомів на гірських дорогах має ряд особливостей. На них втрачає своє значення попередній розгін, який використовується при проходженні окремих крутих підйомів на дорогах із рівнинним характером. Навіть висока швидкість, досягнута перед підйомом крутизною 5%, позначається не більше ніж на 300 м довжини підйому. Таким чином, при підйомі в гору на перевальних ділянках доводиться повністю використовувати весь запас потужності двигуна, змушуючи його працювати з повним навантаженням і використовуючи ту чи іншу понижувальну передачу залежно від крутизни підйому.

Рух на спуск пов'язаний з інтенсивним використанням гальмової системи і вимагає вмілого застосування двигуна у якості засобу гальмування. В цей момент всі механізми автомобіля, крім гальмової системи, працюють із меншою напругою, але умови руху на спуску складніші, ніж на підйомі. У цей період інтенсивно та мимовільно ростуть кінетична енергія і швидкість транспортного засобу. Приріст швидкості може швидко досягти небезпечних меж, а уповільнення руху виявиться неможливим.

Тому, щоб зберегти повний контроль над керуванням автомобілем, водій повинен мати можливість у будь-який момент уповільнити його рух до необхідних меж, повністю використовуючи гальмування двигуном.

З метою забезпечення безпеки руху, на гірському спуску слід завжди користуватися увімкненою передачею. При цьому обирати треба таку передачу, на якій автомобіль зміг би подолати такий ухил під час руху вгору.





Робочими гальмами треба користуватися так, щоб зберегти їх деталі від перегріву, особливо якщо ці гальма колодкові. Для цього періодично відпускають гальмову педаль. Перегрів колісних гальм небезпечний ще й тим, що слідом за нагріванням гальмових механізмів може статися надмірний нагрів гальмової рідини в гідравлічному приводі. Якщо рідина закипить, вона частково розкладеться, у результаті чого з'являться парові пробки, при яких робоча гальмова система може вийти з ладу.

Наступна відмінність гірських доріг - кількість поворотів, що створюють недостатню видимість. На гірських трасах повороти, як правило, закриті. Багато з них, до того ж, мають настільки круту траєкторію, що автомобіль мимоволі виходить на зустрічну смугу руху. Щоб уникнути небезпеки зіткнення із зустрічними транспортними засобами, необхідно прагнути заздалегідь оглядати дорогу на майбутніх найближчих поворотах, розташованих вище або нижче по ходу руху. Облаштування дороги із серпантином зазвичай дозволяє це робити.

Закритий крутий поворот, який не можна подолати із використанням тільки своєї смуги руху, рекомендується проходити так: перед початком повороту виїхати на ліву смугу і повернутися на праву у його кінці. Займати зустрічну смугу руху наприкінці повороту особливо небезпечно, так як це підвищує ймовірність зіткнення із зустрічним транспортним засобом.



Найбільш важким, як на підйомі, так і на спуску є правий закритий поворот, коли автомобіль проходить поблизу високої скелі, що закриває видимість за поворотом. Тому водієві зустрічного автомобіля, який здійснює при цьому лівий поворот, треба бути особливо уважним і, знизивши швидкість, рухатися якомога ближче до зовнішнього краю повороту.

Труднощі проходження гірських доріг впливають на середню швидкість руху. Вона різко знижується навіть порівняно із швидкостями на дорогах по пересіченій місцевості. У порівнянні ж з рівнинними дорогами, що мають вдосконалене покриття, орієнтовно можна вважати, що середня швидкість руху легкових автомобілів на гірських дорогах падає до 40%, а вантажних автомобілів і автобусів - до 70%. Це треба враховувати під час планування часу поїздки.

Крім того, в горах необхідно враховувати можливість різкої зміни погодних умов, особливо появи туману. Тому, завжди будьте готові до того, що суха і чиста дорога під вами може несподівано стати мокрою і слизькою. Після випадання будь-яких опадів, навіть у спекотні літні дні, гірські дороги стають слизькими, як лід.



Досвідчені водії, що працюють у гірських районах, враховують не лише підвищені вимоги до транспортного засобу - роботи двигуна, гальмової системи, рульового управління, а й намагаються виконувати неписані правила. Одне із них свідчить - "гори - це не місто, тому краще п'ять разів натиснути на звуковий сигнал, ніж один раз на гальмо".

Не забувайте, що в горах навіть незначна помилка може виявитися фатальною. Занесення при гальмуванні, неточний поворот, неправильне визначення ширини дороги при обгоні і зустріч з іншим транспортним засобом - у подібних випадках на рівнині можуть мати наслідки у вигляді відламаного крила. У гористій місцевості з'їзд з дороги означає у більшості випадків падіння із великої висоти або перекидання по крутому схилу, зрозуміло, з плачевними наслідками як для пасажирів, та і самого транспортного засобу.



Перед поїздкою у гірських умовах треба ретельно перевірити стан транспортного засобу, наявність табельного майна (шанцевого інструменту, буксирного троса, ланцюгів протиковзання, - противідкатних пристосувань). Під час перевірки особлива увага приділяється справності гальм, рульового керування, роботі двигуна, правильності показань контрольних приладів.

Взагалі, поїздка в гори на автомобілі - надзвичайна насолода, але лише у випадку, якщо водій зуміє впоратися зі своїм транспортним засобом. Не упускайте можливості помилуватися гірськими пейзажами, але тільки не під час керування автомобілем! Зупиніться, розправте затерплі руки і ноги, вдихніть цілюще гірське повітря і озирніться. А під час керування цілком зосередьтесь на дорозі. Кілька метрів, які проїде ваш автомобіль, коли ви відволіклись, можуть бути фатальними.

# 29. МІЖНАРОДНИЙ РУХ

29.1. Водій механічного транспортного засобу, що прибуває до України з іншої країни, а також водій - громадянин України, який виїжджає за кордон, повинні мати:

а) реєстраційні документи на транспортний засіб і посвідчення водія, що відповідають вимогам Конвенції про дорожній рух (Відень, 1968);

б) реєстраційний номерний знак на транспортному засобі, літери якого відповідають латинському алфавіту, а також розпізнавальний знак держави, в якій його зареєстровано.

Крім документів, зазначених у цьому пункті Правил, водій транспортного засобу, який прибув до України з іншої держави, або водій - громадянин України, який виїжджає за кордон, повинен мати договір міжнародного страхування, який діє на території країн, зазначених у таких договорах. Наявність такого договору посвідчуються відповідним уніфікованим сертифікатом "Зелена картка", що визнається і діє в цих країнах. Замість договору міжнародного страхування водій може мати внутрішній договір страхування цивільно-правової відповідальності тієї держави, на територію якої він виїжджає. Без наявності такої страховки міжнародний рух заборонено, а транспортний засіб, що належить громадянину України, не зможе залишити її територію.

Основним нормативно-правовим актом, що регулює порядок допуску транспортних засобів громадян для поїздок за межі України, є "Правила державної реєстрації транспортних засобів", затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 07.09.1998 р. № 1388. До таких поїздок допускаються транспортні засоби, на які видані реєстраційні документи, що відповідають вимогам Конвенції про дорожній рух та номерні знаки, серіям яких присвоєні літери латинського алфавіту.

У разі відсутності права власності на транспортний засіб оформлення документів для поїздок за кордон здійснюється на підставі заяви власника транспортного засобу або документів, що підтверджують право користування і (або) розпоряджання транспортним засобом.

Громадянину, який виїжджає за межі України на період поїздки за його бажанням видається свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу, оформлене на його ім'я. Свідоцтво про реєстрацію, видане на ім'я власника транспортного засобу, і документи, які підтверджують право користування і ( або) розпоряджання транспортним засобом, зберігаються у відповідних підрозділах Державтоінспекції.

Видане на період поїздки за кордон свідоцтво про реєстрацію підлягає поверненню відповідному підрозділу Державтоінспекції не пізніше 10 днів після повернення з-за кордону.

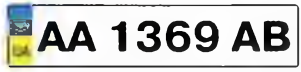
Конвенція про дорожній рух пред'являє міжнародні вимоги до посвідчень водіїв, реєстраційних номерів транспортних засобів і розпізнавальних знаків, наявність котрих є обов'язковою при міжнародному русі!




*Національне водійське посвідчення* друкується мовою, визначеною компетентним органом, який видає цей документ. Однак у ньому вказується французькою мовою назву "permis de conduire", яка може супроводжуватися або не супроводжуватися назвою "Посвідчення водія" на інших мовах, а також назву і/або відмітний знак країни, в якій це посвідчення видано. Внесені у посвідчення записи робляться тільки літерами латинського алфавіту.

*Реєстраційний номер* транспортного засобу повинен складатися або із цифр, або із цифр і букв.

Цифри повинні бути арабськими, а букви - заголовними буквами латинського алфавіту. Однак допускається вживання інших цифр або букв, але у таких випадках реєстраційний номер повинен бути повторений арабськими цифрами і великими латинськими літерами.




*Реєстраційний номер* повинен бути складений і позначений таким чином, щоб знаходячись на осі нерухомого транспортного засобу, спостерігач міг розрізняти його днем у ясну погоду із відстані не менше 40 метрів. Ця відстань може бути зменшена для мотоциклів і особливих категорій автомобілів, реєстраційним номерам котрих важко надати такі розміри, щоб їх можна було розрізняти із відстані 40 м.

Якщо реєстраційний номер позначений на спеціальній табличці, вона повинна бути плоскою і закріпленою у вертикальному або майже вертикальному положенні перпендикулярно середньому подовжньому перетину транспортного засобу.

Якщо номер позначається або наноситься фарбою на самому транспортному засобі, поверхня, на якій він позначається або наноситься фарбою, повинна бути плоскою і вертикальною або майже плоскою і вертикальною і перпендикулярною середньому подовжньому перетину транспортного засобу. Табличка або поверхня, на якій позначено або нанесено фарбою реєстраційний номер, може бути із світлоповертального матеріалу.




*Розпізнавальний знак* транспортного засобу повинен складатися з однієї - трьох заголовних літер латинського алфавіту. Літери повинні бути висотою не менше 0,08 м і позначені штрихами шириною не менше 0,01 м. Літери наносяться чорною фарбою на білому тлі, що має форму еліпса, головна вісь якого горизонтальна.

Положення постанови КМУ № 1388 не встановлюють заборону на виїзд із України кредитних транспортних засобів! Однак у свідоцтві про реєстрацію на такий транспортний засіб повинна стояти спеціальна відмітка - "Розстрочка".

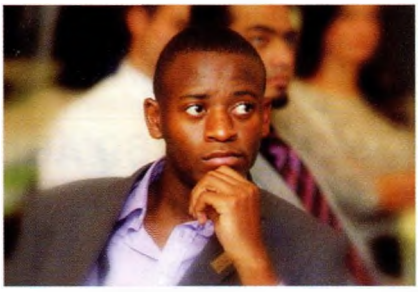
До поїздок за кордон не допускаються лише транспортні засоби, на які встановлено тимчасову заборону на зняття із обліку в органах Державної автомобільної інспекції МВС України.

29.2. Транспортний засіб, що перебуває в міжнародному русі на території України більше двох місяців, повинен бути тимчасово зареєстрований у Державтоінспекції, крім транспортних засобів, що належать іноземним громадянам та особам без громадянства, які перебувають в Україні на відпочинку чи лікуванні за відповідними путівками або іншими документами на визначений органами Держмитслужби термін.




Порядок державної реєстрації транспортних засобів особистого користування, тимчасово ввезених на митну територію України громадянами, встановлено постановою Кабінету Міністрів України від 07.09.1998 р. № 1388, пункт 31 -й. Такі транспортні засоби повинні бути поставлені на тимчасовий облік в підрозділах ДАІ. При цьому первинні номерні знаки і документи на автомобіль здаються на зберігання, натомість видаються тимчасові. Статус тимчасово ввезеного транспортного засобу можна змінити на постійний, однак для цього його треба розмитнити. Це можна зробити лише за умови оплати всіх зборів і податків.

Особливості тимчасового ввезення транспортних засобів на митну територію України містяться у 380-й статті Митного кодексу України. Умови ввезення залежать від громадянства власника транспортного засобу та місця реєстрації самого транспортного засобу.



Тимчасове ввезення транспортних засобів особистого користування *громадянами-нерезидентами* України дозволяється на строк до одного року. Цей термін може бути продовжений митними органами із урахуванням дії обставин непереборної сили та особистих обставин громадян, які ввозили такі транспортні засоби, за умови документального підтвердження цих обставин, але не більше ніж на 60 днів. Обов'язковою умовою допуску зазначених транспортних засобів до тимчасового ввезення на митну територію України є реєстрація цих транспортних засобів в уповноважених органах іноземних держав, підтверджена відповідним документом.

Транспортні засоби особистого користування, що тимчасово ввозяться громадянами-нерезидентами, не підлягають письмовому декларуванню та звільняються від подання документів, що видаються контролюючими державними органами. Пропуск таких транспортних засобів через митний кордон України здійснюється без застосування до них заходів гарантування, передбачених Митним кодексом України.



Тимчасове ввезення *громадянами-резидентами* України транспортних засобів особистого користування вагою до 3,5 тонн, причепів та напівпричепів до них дозволяється на строк до одного року під письмове зобов'язання про зворотне вивезення за умови письмового декларування, після сплати всіх митних платежів, що підлягають сплаті при імпорті таких транспортних засобів.

Тимчасове ввезення *громадянами-резидентами* на митну територію України інших транспортних засобів особистого користування дозволяється на строк до одного року під письмове зобов'язання про зворотне вивезення, за умови письмового декларування, та із застосуванням до них заходів гарантування, передбачених Митним кодексом України.

Зазначені терміни можуть бути продовжені митними органами із урахуванням дії обставин непереборної сили та особистих обставин громадян, які ввозили транспортні засоби, за умови документального підтвердження цих обставин, але не більш ніж на 60 днів.




*Громадяни - резиденти України*, що знаходяться на тимчасовому консульському обліку у консульській установі України за кордоном, мають право тимчасово ввозити на митну територію України під письмове зобов'язання про зворотне вивезення, за умови письмового декларування, один транспортний засіб особистого користування і причіп до нього на строк, що не перевищує 60 днів протягом одного календарного року (який може бути як безперервним, так і з перервами) без сплати митних платежів, за умови подання митному органу документів, що підтверджують право власності громадянина на такий транспортний засіб та його реєстрацію на території відповідної країни.

Тимчасово ввезені транспортні засоби особистого користування можуть використовуватися на митній території України виключно тими громадянами, які ввезли їх в Україну, для їх особистих потреб, і не можуть використовуватися для

цілей підприємницької діяльності в Україні, бути розукомплектованими, а також відчуженими або переданими у володіння, користування або розпорядження іншим особам.

Тимчасово ввезений транспортний засіб особистого користування може бути відчужено на користь держави, знищено або зруйновано, або може бути оформлено для вільного обігу на митній території України за умови сплати митних платежів.

У разі втрати чи повного зіпсування тимчасово ввезеного транспортного засобу особистого користування внаслідок аварії або дії обставин непереборної сили, витікання терміну тимчасового ввезення припиняється за умови надання митним органам достатніх доказів такої втрати або пошкодження.

Все сказане вище стосується транспортних засобів особистого користування. Якщо транспортні засоби ввозяться на територію України для участі у будь-яких заходах або потреб юридичних осіб, застосовуються норми іншого міжнародного документа - Конвенції про тимчасове ввезення (Стамбульська конвенція), норми якої Україна зобов'язалася виконувати, починаючи із 22 вересня 2004 року.

## 30. НОМЕРНІ, РОЗПІЗНАВАЛЬНІ ЗНАКИ, НАПИСИ І ПОЗНАЧЕННЯ

30.1. Власники механічних транспортних засобів і причепів до них повинні зареєструвати (перереєструвати) їх у Державтоінспекції або провести відомчу реєстрацію в разі, якщо законом установлена обов'язковість проведення такої реєстрації, незалежно від їхнього технічного стану протягом 10 діб з моменту придбання (отримання), митного оформлення або переобладнання чи ремонту, якщо необхідно внести зміни до реєстраційних документів.

*За керування незареєстрованим або не перереєстрованим в установленому порядку транспортним засобом законодавство передбачає покарання водія штрафом у розмірі від 170 до 255 грн.. При повторному порушенні протягом року штраф збільшується до 510 грн. або винуватцеві загрожують громадські роботи 30-40 годин або платне вилучення транспортного засобу (ст.121 КУпАП).*

*За керування переобладнаним із порушенням вимог законодавства транспортним засобом законодавство передбачає покарання водія штрафом у розмірі від 340 до 425 грн. При повторному порушенні протягом року водія можуть позбавити права керування транспортними засобами на строк від 3 до 6 місяців або піддати адміністративному арешту на 5-10 днів (ст.121 КУпАП).*

*Крім того законодавство передбачає накладення тимчасової заборони на експлуатацію незаконно переобладнаних або не зареєстрованих (не перереєстрованих) у встановленому законом порядку транспортних засобів шляхом блокування коліс або відправлення їх на спеціальний майданчик, якщо такий транспортний засіб суттєво перешкоджає дорожньому руху ( ст. 265-2 КУпАП).*

Вказаний в цьому пункті Правил обов'язковий термін реєстрації - 10 днів може бути продовжений, якщо власник транспортного засобу подасть до органу реєстрації документи, що підтверджують неможливість своєчасного оформлення із поважної причини (наприклад, хвороба, відрядження та інше).




Порядок державної реєстрації транспортних засобів встановлено постановою Кабінету Міністрів України від 07.09.1998 р. № 1388 "Про затвердження Порядку державної реєстрації (перереєстрації),

зняття із обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів", а також Наказом МВС України № 379 від 11.08.2010 року "Про затвердження Інструкції про порядок здійснення підрозділами Державтоінспекції МВС державної реєстрації, перереєстрації та обліку транспортних засобів, оформлення і видачі реєстраційних документів, номерних знаків на них".

Основні вимоги до переобладнання транспортних засобів, сформульовані у 32-й статті Закону України "Про дорожній рух". Переобладнання транспортних засобів, тобто зміна типу або марки (моделі), призначення чи параметрів конструкції транспортних засобів, що перебувають в експлуатації, шляхом установки кабіни, кузова чи їх деталей, спеціального обладнання і номерних агрегатів, не передбачених нормативно-технічною документацією на даний транспортний засіб, повинно відповідати правилам, нормативам і стандартам України.



Не дозволяється без погодження з виробниками транспортних засобів та їх складових частин або іншої спеціально уповноваженої на це Кабінетом Міністрів України організації переобладнання, що призводить до зміни повної маси та її розподілу по осях, розміщення центру ваги, типу двигуна, його ваги і потужності, колісної бази чи колісної формули, системи гальмового і рульового керування та трансмісії.

Порядок переобладнання транспортних засобів міститься в постанові Кабінету Міністрів України від 21.07.2010 р. № 607 "Про затвердження порядку переобладнання транспортних засобів". Підставою для реєстрації або перереєстрації переобладнаних транспортних засобів є документи про їх відповідність вимогам безпеки дорожнього руху та документи, що підтверджують правомірність придбання встановленого кузова (рам) чи інших деталей і агрегатів, що мають ідентифікаційні номери (у разі їх заміни).



Постанова окремо розглядає питання перереєстрації транспортних засобів у разі встановлення у них газобалонного обладнання (ГБО). Переобладнання транспортного засобу для роботи на газовому моторному паливі та альтернативних видах рідкого і газового палива проводиться суб'єктами господарювання, які мають свідоцтво про погодження конструкції транспортного засобу на відповідний вид переобладнання. Перед таким переобладнанням огляд транспортного засобу у підрозділах Державтоінспекції МВС не проводиться.

30.2. На механічних транспортних засобах (за винятком трамваїв і тролейбусів) і причепах у передбачених для цього місцях встановлюються номерні знаки відповідного зразка.

На трамваях і тролейбусах наносяться реєстраційні номери, що надаються відповідними уповноваженими на те органами.

Забороняється змінювати розміри, форму, позначення, колір і розміщення номерних знаків, наносити на них додаткові позначення або закривати їх, вони повинні бути чистими і достатньо освітленими.




На кожен, зареєстрований в Україні, транспортний засіб видаються номерні знаки, що відповідають вимогам державного стандарту ДСТУ 4278-2006 "Дорожній транспорт. Знаки номерні транспортних засобів. Загальні вимоги. Правила застосування".

*За керування транспортним засобом, у якого номерні знаки відсутні або не читаються з відстані 20 метрів, законодавство передбачає покарання штрафом у розмірі від 170 до 255 грн. При повторному порушенні протягом року штраф збільшується до 510 грн. або винуватцеві загрожують громадські роботи на 30-40 годин або платне вилучення транспортного засобу (ст.121 КУпАП).*

30.3. На відповідних транспортних засобах установлюються такі розпізнавальні знаки (додаток 4):

а) **"Автопоїзд"** - три ліхтарі оранжевого кольору, розташовані горизонтально над передньою частиною кабіни (кузова) з проміжками між ліхтарями від 150 до 300 мм - на вантажних автомобілях і колісних тракторах (класу 1.4 т і вище) з причепами, а також на зчленованих автобусах і тролейбусах;



б) **"Глухий водій"** - круг жовтого кольору діаметром 160 мм з нанесеними всередині трьома чорними кружками діаметром 40 мм, розташованими по кутах уявного рівностороннього трикутника, вершина якого спрямована донизу. Знак розміщується спереду і ззаду на транспортних засобах, якими керують глухі або глухонімі водії;

Розпізнавальний знак "Глухий водій" призначений для інформування водіїв про те, що в разі необхідності залучення уваги водія транспортного засобу із таким розпізнавальним знаком, ефективніше використовувати у якості застережливого сигналу - перемикання світла фар, а не звукові засоби.



в) **"Діти"** - квадрат жовтого кольору з каймою червоного кольору і чорним зображенням символу дорожнього знака 1.33 (сторона квадрата - не менше 250 мм, кайма - 1/10 цієї сторони). Знак розміщується спереду і ззаду на транспортних засобах, що ггггперевозять організовані групи дітей;

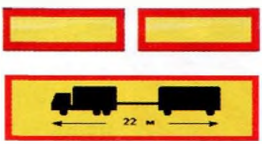
Розпізнавальний знак "Діти" інформує водіїв про необхідність проявити підвищену увагу у разі об'їзду зупиненого транспортного засобу, позначеного таким розпізнавальним знаком. При зупинці транспортного засобу із розпізнавальним знаком "Діти" із метою висадки (посадки) пасажирів на ньому повинна включатися аварійна світлова сигналізація. При об'їзді такого транспортного засобу водії зобов'язані зменшити швидкість, а за необхідності зупинитися, щоб уникнути наїзду на дітей, оскільки дії дітей можуть бути непередбачуваними і неконтрольованими, через що вони можуть створити аварійну обстановку на проїзній частині ( п.18.9 ПДР).



г) **"Довгомірний транспортний засіб"** - два прямокутники жовтого кольору розміром 500 х 200 мм з каймою червоного кольору завширшки 40 мм із світлоповертального матеріалу. Знак розміщується на транспортних засобах (крім маршрутних) ззаду горизонтально (чи вертикально) і симетрично до поздовжньої осі, довжина яких від 12 до 22 м.

Довгомірні транспортні засоби, довжина яких з вантажем або без нього перевищує 22 м, а також автопоїзди з двома і більше причепами (незалежно від загальної довжини) повинні мати розміщений ззаду розпізнавальний знак (у формі прямокутника жовтого кольору розміром 1200 х 300 мм з каймою червоного кольору завширшки 40 мм) із світлоповертального матеріалу. На знакові чорним кольором наноситься зображення вантажного автомобіля з причепом і зазначається їхня загальна довжина в метрах;

Наявність розпізнавального знака "Довгомірний транспортний засіб", розташованого ззаду на транспортному засобі, дозволяє водіям транспортних засобів, що рухаються позаду, правильно оцінити можливості для безпечного здійснення обгону.





г) **"Інвалід"** - квадрат жовтого кольору із стороною 150 мм і чорним зображенням символу таблички 7.17. Знак розміщується спереду і ззаду на механічних транспортних засобах, якими керують водії-інваліди;

Розпізнавальний знак "Інвалід" встановлюється на автомобілі, виготовлені спеціально для інвалідів, а також на транспортні засоби, обладнані або переобладнані для керування водіями-інвалідами. Дозвіл на установку такого знака видається органами Державтоінспекції (пункт 7.11 Наказу МВС № 379). При цьому у свідоцтві про реєстрацію ТЗ робиться спеціальна відмітка.







д) **"Інформаційна таблиця небезпечного вантажу"** - прямокутник оранжевого кольору розміром 400 х 300 мм (300 х 120 мм) з каймою чорного кольору (ширина - 15 мм (10 мм), у верхній частині якого зазначається ідентифікаційний номер виду небезпеки, у нижній - ідентифікаційний номер небезпечної речовини за переліком ООН. Знак розміщується з усіх боків на транспортних засобах, що перевозять таку речовину;

Розпізнавальні знаки "Інформаційна таблиця небезпечного вантажу" сповіщають учасників дорожнього руху про вигляд небезпечного вантажу і характер загрози для навколишнього середовища.



е) **"Знак небезпеки"** - ромб із стороною 250 мм, зображення якого повинно відповідати класу небезпечної речовини (згідно з Європейською угодою про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів). Знак розміщується з боків та ззаду на транспортних засобах, що перевозять таку речовину;




є) **"Колона"** - квадрат жовтого кольору з каймою червоного кольору, в який вписано літеру "К" чорного кольору (сторона квадрата - не менше 250 мм, ширина кайми - 1/10 цієї сторони). Знак розміщується спереду і ззаду на транспортних засобах, що рухаються в колоні;

Розпізнавальний знак "Колона" призначений для інформування інших учасників дорожнього руху про рух групи транспортних засобів, і сприяє правильній оцінці ними дорожньої ситуації.



ж) **"Лікар"** - квадрат синього кольору (сторона - 140 мм) із вписаним зеленим кругом (діаметр - 125 мм), на який нанесено білий хрест (довжина штриха - 90 мм, ширина - 25 мм). Знак розміщується спереду і ззаду на автомобілях, що належать водіям-лікарям (за їхньою згодою).

Якщо на транспортному засобі розміщено розпізнавальний знак "Лікар", у ньому повинна бути спеціальна медична аптечка та інструментарій за переліком, визначеним МОЗ, для подання кваліфікованої допомоги під час дорожньо-транспортної пригоди;

Законом України "Про внесення змін до статті 77 Основ законодавства України про охорону здоров'я щодо прискорення надання першої медичної допомоги в невідкладних та екстремальних ситуаціях" № 4000-VI транспортним засобам із розпізнавальним знаком "Лікар" надано право безкоштовного паркування у спеціально відведених для цього місцях.

Однак таке право діє лише за умови, що на автомобілі розміщений спеціальний стікер із зазначенням контактного телефону медичного працівника, який керує цим транспортним засобом. Форма, порядок та умови видачі спеціального стікера встановлюються уповноваженим центральним органом виконавчої влади у галузі охорони здоров'я.



з) **"Негабаритний вантаж"** - сигнальні щитки або прапорці розміром 400 х 400 мм з нанесеними по діагоналі червоними і білими смугами, що чергуються (ширина - 50 мм), а у темну пору доби та в умовах недостатньої видимості - світлоповертачами або ліхтарями: спереду

білого кольору, ззаду - червоного, збоку - оранжевого. Знак розміщується на крайніх зовнішніх частинах вантажу, що виступає за габарити транспортного засобу на відстань, більшу ніж це передбачено пунктом 22.4 цих Правил;

Розпізнавальний знак "Негабаритний вантаж" необхідно встановлювати для попередження водіїв інших транспортних засобів і пішоходів про вантаж, який виступає за крайні точки габаритів транспортного засобу на відстані, що перевищують значення, вказані у пункті 22.4 цих Правил.

и) **"Обмеження максимальної швидкості"** - зображення дорожнього знака 3.29 із зазначенням дозволеної швидкості (діаметр знака - не менше 160 мм, ширина кайми - 1/10 діаметра). Знак розміщується (наноситься) ззаду ліворуч на механічних транспортних засобах, якими керують водії із стажем до 2 років великовагових та великогабаритних транспортних засобах, транспортних засобах, що здійснюють дорожнє перевезення небезпечних вантажів, у разі перевезення вантажним автомобілем пасажирів, а також у випадках, коли максимальна швидкість транспортного засобу згідно з його технічною характеристикою або окремими умовами руху, визначеними Державтоінспекцією, нижча встановленої в пунктах 12.6 і 12.7 цих Правил;




Установка розпізнавального знака "Обмеження максимальної швидкості" інформує інших учасників дорожнього руху про швидкісний режим руху деяких транспортних засобів. Незалежно від стажу водія і його досвіду керування, перевищувати швидкість, зазначену на знакові, забороняється.

і) **"Розпізнавальний автомобільний знак України"** - еліпс білого кольору з чорною каймою і нанесеними усередині латинськими літерами UA. Довжина осей еліпса повинна бути 175 і 115 мм. Розміщується ззаду на транспортних засобах, які перебувають у міжнародному русі;




Наявність даного розпізнавального знака обумовлено вимогами Конвенції про дорожній рух. Він присвоєний Україні Комітетом із внутрішнього транспорту Європейської Економічної Комісії Організації Об'єднаних Націй (ЄЕК ООН).

ї) **"Розпізнавальний знак транспортного засобу"** - спеціальна стрічка із світлоповертальної плівки з нанесеними під кутом 45 градусів червоними і білими смугами, що чергуються. Знак розміщується на транспортних засобах ззаду горизонтально і симетрично до поздовжньої осі якомога ближче до зовнішнього габариту транспортного засобу, а на транспортних засобах, що мають кузов-фургон, - і вертикально. На транспортних засобах, що використовуються для дорожніх робіт, а також на засобах, що мають особливу форму, і на їх обладнанні знак розміщується також спереду і по боках.



Розпізнавальний знак розміщується обов'язково на транспортних засобах, що використовуються для дорожніх робіт, а також на засобах, що мають особливу форму. На інших транспортних засобах розпізнавальний знак розміщується за бажанням їх власників;

Розпізнавальний знак транспортного засобу встановлюється на транспортних засобах, які можуть змінювати свої габарити або мають особливу форму, наприклад самоскиди, автокрани, екскаватори, трактори з навісним обладнанням. Такі транспортні засоби можуть рухатися у транспортному або в робочому стані. Даний знак застосовується для виділення таких транспортних засобів в умовах недостатньої видимості.



й) **"Таксі"** - квадрати контрастного кольору (сторона - щонайменше 20 мм), які розміщені у шаховому порядку у два ряди. Знак встановлюється на даху транспортних засобів або наноситься на боковій їх поверхні. При цьому повинно бути нанесено щонайменше п'ять квадратів;




к) **"Учбовий транспортний засіб"** - рівносторонній трикутник білого кольору з вершиною догори і каймою червоного кольору, в який вписано літеру "У" чорного кольору (сторона - не менше 200 мм, ширина кайми - 1/10 цієї сторони). Знак розміщується спереду і ззаду на транспортних засобах, що використовуються для навчання водінню (допускається встановлення двостороннього знака на даху легкового автомобіля);

Цей розпізнавальний знак встановлюється на транспортних засобах, що використовуються для навчання водінню, і зобов'язує інших учасників дорожнього руху до прийняття додаткових запобіжних заходів під час зустрічного роз'їзду, обгону, об'їзду та інших маневрів.

л) **"Шипи"** - рівносторонній трикутник білого кольору з вершиною догори і каймою червоного кольору, в який вписано літеру "Ш" чорного кольору (сторона трикутника - не менше 200 мм, ширина кайми - 1/10 сторони). Знак розміщується ззаду на транспортних засобах, на яких встановлено шини з шипами.




Цей розпізнавальний знак встановлюється на транспортні засоби із шипованими шинами, які підвищують їх стійкість і керованість в умовах ожеледі. Слід пам'ятати, що транспортний засіб, який рухається попереду із шипованою гумою, має у деяких ситуація більш коротший гальмовий шлях, що необхідно враховувати при виборі безпечного інтервалу та дистанції. Разом з тим, використання шин із шипами в умовах відсутності ожеледі псує дорожнє покриття і може призвести до збільшення гальмового шляху на гладкому асфальтовому покритті, тому необхідно вчасно міняти такі шини весною.

30.4. Розпізнавальні знаки розміщуються на висоті 400-1600 мм від поверхні дороги так, щоб вони не обмежували оглядовість і їх було добре видно іншим учасникам дорожнього руху.

30.5. Для позначення гнучкого зчеплення під час буксирування використовуються прапорці або щитки розміром 200 х 200 мм з нанесеними на них по діагоналі червоними і білими смугами, що чергуються, із світлоповертального матеріалу завширшки 50 мм (за винятком використання гнучкого зчеплення з покриттям із світлоповертального матеріалу).

Позначення гнучкого зчеплення інформує учасників дорожнього руху, які рухаються із інших напрямків, про наявність зчеплення між транспортними засобами.

30.6. Знак аварійної зупинки відповідно до ГОСТ 24333-97 являє собою рівносторонній трикутник, виготовлений із світлоповертальних планок червоного кольору з внутрішньою флуоресцентною вставкою червоного кольору.



Знак аварійної зупинки є обов'язковим елементом, який повинен знаходитися в механічному транспортному засобі, тому перед виїздом водій зобов'язаний перевірити його наявність. Замість знаку аварійної зупинки може використовуватися червоний миготливий ліхтар. Якщо замість знака водій використовує червоний миготливий ліхтар, перед виїздом він зобов'язаний перевірити зарядженість його батарей або акумуляторів.

Знак аварійної зупинки або миготливий червоний ліхтар встановлюється у випадках, обумовлених Правилами, у населеному пункті на відстані 20 м від місця події, а за його межами - на відстані 40 м.

30.7. Забороняється наносити на зовнішні поверхні транспортних засобів зображення чи написи, що не передбачені підприємством-виробником або збігаються з кольорографічними схемами, розпізнавальними знаками чи написами транспортних засобів оперативних і спеціальних служб, передбаченими ДСТУ 3849-99.

Дана вимога введена у Правила дорожнього руху для того, щоб транспортні засоби з зображеннями або написами не сприймались іншими учасниками дорожнього руху, як

оперативні або спеціальні, що може призвести до небажаних із точки зору безпеки дорожнього руху наслідків.

Зміна кольору транспортного засобу (будь-яке поєднання кольорів) Правилами не заборонено, проте необхідно пам'ятати, що усяка зміна кольору транспортного засобу підлягає реєстрації у компетентних органах.



Допускається часткова зміна забарвлення поверхні транспортного засобу (не більше 40 відсотків) для тюнінгу і нанесення реклами. Дана процедура не вимагає яких-небудь спеціальних дозволів, проте будь-яка реклама не повинна закривати або погіршувати огляд водія. Слід зауважити, що остаточно це питання законодавством не врегульовано, тому у кожному конкретному випадку його краще погодити із компетентною особою за місцем реєстрації транспортного засобу.




## 31. ТЕХНІЧНИЙ СТАН ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ТА ЇХ ОБЛАДНАННЯ

Для будь-якого водія, так само як і інших учасників дорожнього руху, керування несправним транспортним засобом представляє велику небезпеку, і тому вважається серйозним правопорушенням.

*Керування транспортним засобом, що має несправності системи гальм або рульового керування, тягово-зчіпного пристрою, зовнішніх світлових приладів (темної пори доби) чи інші технічні несправності, із якими відповідно до встановлених правил експлуатація його забороняється, або переобладнаним із порушенням відповідних правил, норм і стандартів тягне покарання водія штрафом від 340 до 425 грн. При повторному порушенні протягом року - винуватцю загрожує позбавлення права керування транспортними засобами на строк від 3-х до 6 місяців або адміністративний арешт на 5-10 діб (ст. 121 КУпАП).*

*На експлуатацію несправного транспортного засобу може бути накладено тимчасову заборону шляхом блокування коліс або відправлення його на спеціальний майданчик, якщо автомобіль суттєво перешкоджає дорожньому руху (ст. 265-2 КУпАП).*

*Випуск в експлуатацію завідомо технічно несправних транспортних засобів, або інше грубе порушення правил експлуатації транспорту, що створило загрозу дорожньому руху, вчинене особою, відповідальною за технічний стан або експлуатацію транспортних засобів, якщо це викликало нанесення потерпілому середніх або тяжких тілесних ушкоджень або його смерть, - тягне накладення штрафу у розмірі від 3400 до 8500 грн., або покарання виправними роботами на строк до двох років, або обмеження волі на строк до п'яти років, або позбавлення волі на строк до п'яти років, із позбавленням права обіймати посади, пов'язані з відповідальністю за технічний стан або експлуатацію транспортних засобів, на строк до трьох років або без такого (ст. 287 Кримінального кодексу України).*

31.1. Технічний стан транспортних засобів та їх обладнання повинні відповідати вимогам стандартів, що стосуються безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища, а також правил технічної експлуатації, інструкцій підприємств-виробників та іншої нормативно-технічної документації.

Міжнародні вимоги до технічного стану колісних транспортних засобів містяться в Конвенції про дорожній рух - Додаток 5 (Віденська Конвенція). Вимоги до технічного стану транспортних засобів, зареєстрованих на території України,

містяться у Правилах дорожнього руху та державному стандарті ДСТУ 3649-2010 "Колісні транспортні засоби. Вимоги безпеки технічного стану та методи контролю".

Контроль над технічним станом транспортних засобів здійснюється під час проходження ними обов'язкового технічного контролю, а також під час експлуатації. Порядок і методи проведення контролю за технічним стан транспортних засобів під час їх експлуатації містяться в наказі МВС від 13.10.2008 р. № 534 "Порядок здійснення контролю за технічним станом транспортних засобів під час їх експлуатації".

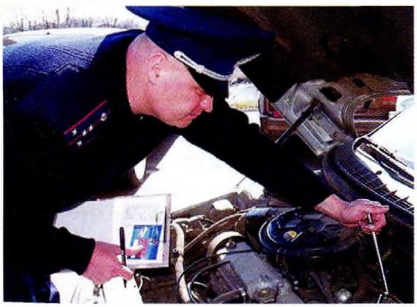
Перевірці підлягають будь-які транспортні засоби незалежно від їх призначення, місця реєстрації та належності, крім автомобілів: швидкої медичної допомоги, оперативних та аварійно-рятувальних служб, військових і дипломатичних представництв, консульських установ іноземних держав, а також тих, що рухаються в колонах.

Зупинка і перевірка транспортного засобу здійснюється у разі наявності явних ознак технічної несправності або забруднення ним навколишнього середовища. Перевірка проводиться за допомогою пересувних діагностичних лабораторій. Час на проведення перевірки одного транспортного засобу не повинен перевищувати 20 хв.



Технічний стан транспортного засобу перевіряється візуально або з використанням засобів вимірювальної техніки. Візуально перевіряються: система випуску, зовнішні світлові прилади, колеса і шини, переобладнання. З використанням засобів вимірювальної техніки перевіряються: гальмова система, зміст СН/димність вихлопних газів дизельного двигуна, вміст СО (паливо: бензин, природний газ, зріджений нафтовий газ), рульове керування, зовнішні світлові прилади.

Деякі несправності, при яких експлуатація транспортних засобів забороняється, виражаються у точних значеннях певних параметрів. Наприклад, величина ухилу, на якому повинні утримувати транспортний засіб стоянкові гальма, люфт у рульовому керуванні, залишкова висота малюнка протектора шин, світлопропускання тонованих стекол та інше. Якщо у співробітника ДАІ відсутній вимірювальний прилад, а наявність несправності визначається "на око", така, з дозволу сказати, діагностика не може бути приводом для звинувачення водія в управлінні несправним транспортним засобом.



Згідно із законодавством будь-які технічні засоби або вимірювальні прилади, за допомогою яких проводиться перевірка технічного стану транспортних засобів, повинні мати захист від недостовірних результатів вимірювань. Засоби вимірювальної техніки можуть використовуватися, якщо вони відповідають вимогам по точності, встановленим для цих засобів, у певних умовах їх експлуатації, і тільки за умови, що вони пройшли повірку або державну метрологічну атестацію. Результати атестації та повірки оформляються відповідними документами. Наявність документів про атестацію, повірку або калібрування - це запорука того, що результати вимірювань точні. Без цього їх не можна застосовувати як докази у справі.



Водій має право знати допустиму похибку вимірювань будь-якого приладу, що знаходиться в

руках у співробітника ДАІ. Похибка приладу повинна бути відображена у актах, протоколах чи інших процесуальних документах, що складаються. Без виконання цих умов вимірювання не можуть визнаватися достовірними.

За результатами перевірки складається акт перевірки, копія якого надається водієві транспортного засобу. У разі виявлення технічних несправностей співробітником Державтоінспекції складається протокол про адміністративне правопорушення. У разі незгоди водія з результатами перевірки застосовуються засоби фото- і кінозйомки, відеозйомки.

Такий контроль не відноситься до переліку платних послуг і гроші за це не стягуються. Результати перевірки, проведеної працівником ДАІ, можуть бути оскаржені у встановленому законодавством порядку.

31.2. Забороняється експлуатація тролейбусів і трамваїв за наявності будь-якої несправності, зазначеної в правилах технічної експлуатації цих транспортних засобів.

31.3. Забороняється експлуатація транспортних засобів згідно із законодавством:
а) у разі їх виготовлення або переобладнання з порушенням вимог стандартів, правил і нормативів, що стосуються безпеки дорожнього руху;



Вузли та агрегати, призначені для установки на один транспортний засіб, неприпустимо самостійно встановлювати на інший транспортний засіб, що знаходиться в експлуатації. У разі коли транспортний засіб переобладнується із застосуванням вузлів і агрегатів, які призначені для встановлення на інші транспортні засоби, таке переобладнання повинно бути погоджено з заводом-виробником або уповноваженою на те організацією після проведення досліджень, пов'язаних із безпекою переобладнаного транспортного засобу.

Дослідження з безпеки транспортного засобу можуть проводитися тільки організацією, що має ліцензію на дослідження переобладнаних або новостворених транспортних засобів.

б) якщо вони не пройшли обов'язковий технічний контроль (для транспортних засобів, що підлягають такому контролю);



Категорії транспортних засобів, що підлягають обов'язковому техконтролю, і періодичність його проходження містяться у 35-й статті закону України "Про дорожній рух". Такому контролю не підлягають лише легкові автомобілі (мікроавтобуси із кількістю пасажирських місць не більше 8), що використовуються їх власниками в особистих цілях, причепи до них, мотоцикли і мопеди. Порядок проходження обов'язкового техконтролю докладно викладений у постанові Кабінету Міністрів України від 30.01.2012 р. № 137 "Про затвердження Порядку проведення обов'язкового технічного контролю та обсягів перевірки технічного стану транспортних засобів, технічного опису та зразка протоколу перевірки технічного стану транспортного засобу".

в) якщо номерні знаки не відповідають вимогам відповідних стандартів;

Розміри номерного знака, нанесення символів, цифр і букв, їх ширина, висота і колір зображення визначаються державними стандартами ДСТУ 3650-2004 "Дорожній транспорт. Знаки номерні транспортних засобів. Загальні технічні



умови" та ДСТУ 4278-2006 "Дорожній транспорт. Знаки номерні транспортних засобів. Загальні вимоги. Правила застосування".

Забороняється самостійно змінювати розміри, форму, колір знака або наносити додаткові зображення, а також покривати номерні знаки захисними матеріалами, які можуть погіршити їх видимість.

г) у разі обладнання без дозволу Державтоінспекції спеціальними звуковими та світловими сигналами.

31.4. Забороняється експлуатація транспортних засобів згідно із законодавством за наявності таких технічних несправностей і невідповідності таким вимогам:

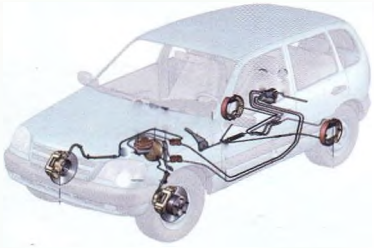



Слід зауважити, що у разі виникнення у дорозі технічних несправностей, перелічених у цьому пункті Правил, водій зобов'язаний вжити заходів для їх усунення. Якщо це зробити неможливо - водій повинен рухатися якомога коротшим шляхом до місця стоянки або ремонту, дотримуючись запобіжних заходів. Під час такого руху на транспортному засобі має бути ввімкнена аварійна світлова сигналізація, а в разі її несправності - на задній частині транспортного засобу повинен бути розміщений знак аварійної зупинки або червоний миготливий ліхтар (п. 31.5 ПДР). Якщо водій цього не зробить, його звинуватять в керуванні несправним транспортним засобом - складуть протокол у справі про адмінправопорушення, накладуть штраф, а транспортний засіб тимчасово затримають.

Перелік несправностей, за наявності котрих взагалі забороняється подальший рух транспортних засобів, наведено в п. 31.6 цих Правил.

31.4.1. Гальмові системи:

а) змінено конструкцію гальмових систем, застосовано гальмову рідину, вузли або окремі деталі, що не передбачені для даної моделі транспортного засобу або не відповідають вимогам підприємства-виробника;



Однією із основних умов забезпечення безпеки дорожнього руху є справність його гальмових систем, тому самостійно змінювати конструкцію цих систем заборонено.

Слід пам'ятати, що використання гальмових рідин, що не відповідають національним стандартам або не передбачених заводом-виробником для конкретної моделі транспортного засобу, а також змішування різних гальмових рідин можуть викликати розбухання гумотехнічних виробів гальмових систем і привести до заклинювання їх рухомих елементів.



Роботи по зміні конструкції гальмових систем можна виконувати тільки з дозволу заводу-виробника конкретного транспортного засобу або з письмового дозволу уповноваженого органу.

б) під час дорожніх випробувань робочої гальмової системи перевищуються такі значення:

| Тип транспортного засобу | Гальмовий шлях, м, не більше ніж |
|---|---|
| Легкові автомобілі та їхні модифікації для перевезення вантажів | 14,7 |
| Автобуси | 18.3 |
| Вантажні автомобілі з дозволеною максимальною масою до 12 т включно | 18,3 |
| Вантажні автомобілі з дозволеною максимальною масою понад 12 т | 19,5 |
| Автопоїзди, тягачами яких є легкові автомобілі та їхні модифікації для перевезення вантажу | 16,6 |
| Автопоїзди, тягачами яких є вантажні автомобілі | 19,5 |
| Двоколісні мотоцикли і мопеди | 7,5 |
| Мотоцикли з причепом | 8,2 |

Нормативне значення гальмового шляху для транспортних засобів випуску до 1988 року допускається перевищувати не більше ніж на 10 відсотків значення, поданого в таблиці.

**Примітки:**

1. Випробування робочої гальмової системи проводиться на горизонтальній ділянці дороги з рівним, сухим, чистим цементо- або асфальтобетонним покриттям при швидкості транспортного засобу на початок гальмування: 40 км/год - для автомобілів, автобусів і автопоїздів; 30 км/год - для мотоциклів, мопедів за методом одноразового впливу на органи керування гальмовою системою. Результати випробування вважаються незадовільними, якщо під час гальмування транспортний засіб розвертається на кут більше 8 градусів або займає смугу руху більше ніж 3,5 м.
2. Гальмовий шлях вимірюється з моменту натискання на гальмову педаль (рукоятку) до повної зупинки транспортного засобу;

Сучасне гальмове керування транспортних засобів може складатися з декількох гальмових систем. Згідно ДСТУ UN/ECE R13 -09:2002 "Єдині технічні приписи щодо офіційного затвердження дорожніх транспортних засобів категорій M, N і O стосовно гальмування", будь-який транспортний засіб, учасник у дорожнього руху, обов'язково повинен обладнуватись трьома гальмовими системами: робочою, запасною (аварійною) і стоянковою.

В якості додаткових гальмових систем можуть використовуватися: допоміжна, зупиночна і гальмова система керування гальмами причепа.

*Робоча гальмова система* призначена для регулювання швидкості руху транспортного засобу, а також зниження швидкості до повної зупинки транспортного засобу в будь-яких дорожніх умовах.

*Запасна гальмова система* призначена для зупинки транспортного засобу із втратою ефективності у разі виходу із ладу робочої гальмової системи.

*Стоянкова гальмова система* призначена для утримання транспортного засобу у нерухомому стані відносно дороги, незалежно від наявності ухилу на ній.

*Допоміжною гальмовою системою* повинні обладнуватися транспортні засоби, рух яких здійснюється у гірській місцевості (гальма - сповільнювачі і ретардери).

*Зупиночною гальмовою системою* обладнуються автобуси, які здійснюють масове перевезення людей. Така система не дозволяє починати рух автобуса від зупинки із відчиненими дверима.

*Гальмова система керування гальмами причепа* встановлюється на транспортних засобах, допущених до експлуатації у складі із причепом, напівпричепом або причепом-розпуском.

в) порушено герметичність гідравлічного гальмового приводу;



Порушення герметичності елементів гідравлічного гальмового приводу може призвести до зниження ефективності гальмування транспортного засобу або повної його відмови. Виявити порушення герметичності гідравлічного гальмового приводу можна шляхом його візуального огляду або по наявності плям гальмової рідини, які залишаються на дорозі під час стоянки транспортного засобу.

г) порушено герметичність пневматичного або пневмогідравлічного гальмового приводу, що спричиняє зменшення тиску повітря при непрацюючому двигуні більш як на 0,05 МПа (0,5 кГс/кв.см) за 15 хв. у разі приведення в дію органів керування гальмовою системою;



У пневматичному гальмовому управлінні, на відміну від гідравлічного, використовується не гальмова рідина, а стиснене до 0,8 МПа повітря. Тому, якщо зменшення тиску повітря через з'єднувальні елементи гальмового приводу (гальмовий кран, трубки, гальмові камери, а також регулятори і модулятори ABS, за їх наявності) становить більш ніж 0.05 МПа за 15 хвилин при вимкненому двигуні, експлуатація транспортного засобу повинна бути припинена. Величина тиску стисненого повітря і його падіння контролюється за допомогою пневматичного манометра, встановленого на панелі приладів водія.

г) не працює манометр пневматичного або пневмогідравлічного гальмового приводу;

д) стоянкова гальмова система при відключеному від трансмісії двигуні не забезпечує нерухомий стан:

- транспортних засобів з повним навантаженням - на уклоні не менше ніж 16%;
- легкових автомобілів, їхніх модифікацій для перевезення вантажів, а також автобусів у спорядженому стані - на уклоні не менше ніж 23%;
- вантажних автомобілів і автопоїздів у спорядженому стані - на уклоні не менше ніж 31%;

е) не замикається важіль (рукоятка) стоянкової гальмової системи в робочому положенні;

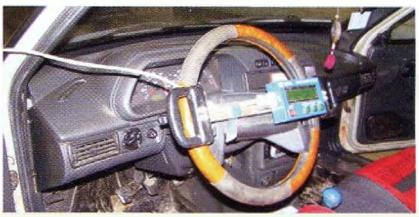


Стоянкові гальма - частина гальмової системи, призначена для утримання транспортного засобу в нерухомому стані щодо опорної поверхні на стоянках і утримання його на ухилах. У більшості випадків стоянкові гальма приводяться в дію рукою, за допомогою важеля, який знаходиться між місцем водія і пасажирським сидінням. Тому, таки гальма у просторіччі називають "ручним гальмом" або "ручником". Однак існує велика кількість транспортних засобів, в яких стоянкові гальма приводяться у дію ножною педаллю. Як правило, це автомобілі із автоматичною коробкою передач. Педаль стоянкових гальм розташована на місці педалі зчеплення.

Непрацююча гальмова система може спровокувати самовільний рух транспортного засобу на стоянці, що має ухил.

31.4.2. Рульове керування:
а) сумарний люфт у рульовому керуванні перевищує такі граничні значення:

| Тип транспортного засобу | Граничне значення сумарного люфту, град, не більше ніж |
|---|---|
| Легкові автомобілі та вантажні автомобілі з дозволеною максимальною масою до 3,5 т | 10 |
| Автобуси з дозволеною максимальною масою до 5 т | 10 |
| Автобуси з дозволеною максимальною масою понад 5 т | 20 |
| Вантажні автомобілі з дозволеною максимальною масою понад 3,5 т | 20 |
| Автомобілі і автобуси, зняті з виробництва | 25 |



Підвищений люфт у рульовому керуванні істотно ускладнює можливість відстеження водієм траєкторії руху транспортного засобу і впливає на його керованість і стійкість. Значення люфту вимірюється за допомогою спеціального приладу - люфтоміра або за величиною дуги, що утворюється при вільному ході рульового колеса, на яку воно переміщується без передачі зусиль на колеса.
б) є не передбачені конструкцією відчутні взаємні переміщення деталей і вузлів рульового керування або переміщення їх відносно кузова (шасі, кабіни, рами) транспортного засобу; нарізні з'єднання не затягнуті або надійно не зафіксовані;
в) зіпсований або відсутній передбачений конструкцією підсилювач рульового керування або рульовий демпфер (на мотоциклах);
г) у рульовому керуванні встановлено деталі із слідами залишкової деформації та іншими дефектами, а також застосовано деталі і робочі рідини, що не передбачені для даної моделі транспортного засобу або не відповідають вимогам підприємства-виробника.



Коли з'являється невеликий люфт у рульовому колесі, як правило пов'язаний із стукотом з правого боку під час проїзду нерівностей на дорозі, то це ознаки явної проблеми у рульовому керуванні автомобіля. Причин може бути декілька, але швидше за все - розбита внутрішня втулка кермової рейки.

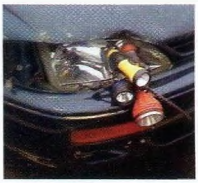
Установка пошкоджених деталей або використання у рульовому керуванні рідини, не передбаченої заводом-виробником, може призвести до втрати керованості транспортного засобу і виникнення дорожньо-транспортної пригоди.

31.4.3. Зовнішні світлові прилади:
а) кількість, тип, колір, розміщення і режим роботи зовнішніх світлових приладів не відповідають вимогам конструкції транспортного засобу;
б) порушено регулювання фар;
в) не горить лампа лівої фари в режимі ближнього світла;
г) на світлових приладах немає розсіювачів або використовуються розсіювачі і лампи, що не відповідають типу даного світлового приладу;
ґ) на розсіювачах світлових приладів нанесено тонування або покриття, що зменшує їх прозорість чи світлопропускання.

## Несправності світлових приладів








**Примітки:**

1. Мотоцикли (мопеди) можуть бути додатково обладнані однією протитуманною фарою, інші механічні транспортні засоби - двома. Протитуманні фари повинні розміщуватися на висоті не менше 250 мм від поверхні дороги (але не вище фар ближнього світла) симетрично до поздовжньої осі транспортного засобу і не далі 400 мм від зовнішнього габариту за шириною.
2. Дозволяється встановлювати на транспортних засобах один або два задні протитуманні ліхтарі червоного кольору на висоті 400-1200 мм і не ближче 100 мм до ліхтарів сигналу гальмування.
3. Увімкнення протитуманних фар, задніх протитуманних ліхтарів повинно здійснюватися одночасно з увімкненням габаритних вогнів і освітленням номерного знака (ближнім або дальнім світлом фар).
4. На легковому автомобілі і автобусі дозволяється встановлювати один або два додаткові немиготливі сигнали гальмування червоного кольору на висоті 1150-1400 мм від поверхні дороги;

Правила висувають конкретні вимоги до стану зовнішніх світлових приладів транспортних засобів. Недотримання будь-якого з них може спровокувати дорожньо-транспортну пригоду.



Досить часто на дорогах можна побачити транспортні засоби, що нагадують за зовнішнім виглядом міжгалактичні космічні кораблі. Їхні власники, бажаючи прикрасити свій автомобіль, вдаються до використання різних засобів для підсвічування окремих частин деталей кузова (що не передбачено конструкцією), змінюють колір вогнів тощо. У фарах транспортних засобів використовуються лампи з різнокольоровим світінням. Встановлюються інші зовнішні світлові прилади, які не відповідають вимогам конструкції транспортного засобу.

Найбільш поширеними засобами є:

- установка у фари ламп різного кольору (червоних, помаранчевих, синіх, зелених та інших);
- заповнення фар різнобарвною рідиною;
- установка ламп різного кольору в габаритні ліхтарі (особливо це поширено на автобусах);
- підсвічування діодами різного кольору склообмивачів, антен, склоочисників, заднього номерного знака;
- підсвічування днища кузова;
- використання додаткових ліхтарів різного кольору замість передніх і задніх протитуманних фар, передбачених конструкцією автомобіля та Правилами дорожнього руху.



Все це дезорієнтує і засліплює водіїв у нічний час доби і, як наслідок, негативно впливає на безпеку дорожнього руху. Експлуатуючи транспортні засоби із зовнішніми світловими приладами, які не відповідають вимогам конструкції транспортного

засобу, у діях водіїв вбачаються ознаки порушення вимог пункту 31.4. Правил дорожнього руху України, який забороняє експлуатацію транспортних засобів згідно із законодавством у разі, коли кількість, тип, колір, розміщення і режим роботи зовнішніх світлових приладів не відповідають вимогам конструкції транспортного засобу.

Відповідальність для водіїв за дані правопорушення визначена статтею 121 Кодексу України про адміністративні правопорушення.

31.4.4. Склоочисники і склообмивачі вітрового скла:

а) не працюють склоочисники;

Прозорі стекла автомобіля забезпечують необхідний огляд водію, що в свою чергу, забезпечує безпеку дорожнього руху. Краплі води на лобовому склі можуть звести такий огляд практично до нуля, особливо в темний час доби.

б) не працюють передбачені конструкцією транспортного засобу склообмивачі;



Склообмивачі призначені для запобігання налипання бруду на лобовому склі транспортного засобу. У теплу погоду досить використовувати воду для того, щоб вимити скло. Взимку проведення такої процедури стає неможливим, тому що вода замерзає. У цьому випадку на допомогу приходять спеціальні рідини для омивача скла автомобілів, які не замерзають. Асортимент таких рідин дуже широкий, але, незважаючи на це, слід пам'ятати, що не всі препарати безпечні для здоров'я людини. Тому при виборі необхідно упевнитися в якості та безпеці продукту.

31.4.5. Колеса і шини:

а) шини легкових автомобілів та вантажних автомобілів з дозволеною максимальною масою до 3,5 т мають залишкову висоту малюнка протектора менше 1,6 мм, вантажних автомобілів з дозволеною максимальною масою понад 3,5 т - 1,0 мм, автобусів - 2,0 мм, мотоциклів і мопедів - 0,8 мм.

Для причепів установлюються норми залишкової висоти малюнка протектора шин, аналогічні нормам для шин автомобілів-тягачів;



Від залишкової висоти малюнка протектора шини залежить ефективність гальмування транспортного засобу та його стабільність. Чим менше залишкова висота, тим нижче ефективність гальмування. Шини із надмірним зносом схильні до проколів. Окрім того збільшується ризик аквапланування (втрата керування транспортним засобом при попаданні в калюжу), тому що канавки відводу води стають менш глибокими.

Зазначена в Правилах залишкова висота малюнка протектора - 1,6 мм, більше підходить до літньої гуми. Говорячи про зимові шини, і з урахуванням того, що снігова каша має набагато більшу в'язкість, ніж вода, залишкова глибина протектора повинна бути не менше 3-4 мм. Від цього залежить ваша безпека і безпека інших учасників дорожнього руху.

б) шини мають місцеві пошкодження (порізи, розриви тощо), що оголюють корд, а також розшарування каркаса, відшарування протектора і боковини;

Порізи або розриви на шинах транспортних засобів виникають, у більшості випадків, в результаті відчутного удару, який може статися під час форсування залізничного переїзду на підвищених швидкостях, попадання у велику дорожню



яму, бокового наїзду на бордюр і т. ін. Наслідками такого порізу стає повний розрив ниток корду і розсічення видимого шару шини.

Пошкоджена шина може призвести до різкого падіння тиску у ній або до розриву під час руху транспортного засобу, що негативно позначиться на його стабільності, а в разі розриву передніх шин - і до втрати керованості, внаслідок чого може статися аварія.



Розрив шин, як правило, супроводжується різким хлопком, що нагадує легкий вибух, після якого виникає різкий поштовх керма. Машину відразу може "кинути" убік. Помилкою багатьох недосвідчених водіїв стає "скидання" педалі акселератора і різке натиснення на педаль гальм, що приводить звичайно до неконтрольованого заносу, втрати контролю над машиною і можливістю опинитися через декілька секунд у канаві. У подібних ситуаціях потрібно плавно відпустити педаль "газу", міцно утримуючи при цьому кермо у тому ж положенні, і потім так само плавно почати гальмування, виключаючи різкі рухи, до повної зупинки автомобіля.

в) шини за розміром або допустимим навантаженням не відповідають моделі транспортного засобу;

Допустимий розмір шин завжди зазначений в інструкції з експлуатації транспортного засобу, що додається заводом-виробником.

г) на одну вісь транспортного засобу встановлено діагональні шини разом з радіальними, ошиповані і неошиповані, морозостійкі і неморозостійкі, шини різних розмірів чи конструкцій, а також шини різних моделей з різними малюнками протектора для легкових автомобілів, різними типами малюнків протектора - для вантажних автомобілів;



Шини з різними малюнками протектора або різних розмірів чи конструкцій по-різному поводяться при гальмуванні і маневруванні транспортного засобу, що може порушити його керованість і стабільність. Тому установка шин з різним малюнком протектора або різних розмірів чи конструкції на одну вісь транспортного засобу заборонена даним пунктом Правил.

ґ) на передню вісь транспортного засобу встановлено радіальні шини, а на іншу (інші) - діагональні;

Радіальні і діагональні шини мають різну еластичність, що впливає на стабільність і керованість транспортного засобу.

д) на передній осі автобуса, який виконує міжміські перевезення, встановлено шини з відновленим протектором, а на інших осях - шини, відновлені за другим класом ремонту;



Оскільки автобуси, що здійснюють міжміські перевезення пасажирів поза межами населених пунктів, можуть рухатися із швидкістю понад 90 км/год, а їх шини можуть зазнавати підвищених динамічних навантажень, може статися розгерметизація відновлених шин, що призведе до втрати керування автобусом і створенню аварійної ситуації.

е) на передній осі легкових автомобілів і автобусів (крім автобусів, які виконують міжміські перевезення) встановлено шини, відновлені за другим класом ремонту;



Слід пояснити, що до відновлених по першому класу ремонту належать шини (камерні і безкамерні) з відновленим малюнком протектора, які до здачі у ремонт не мали наскрізних ушкоджень каркаса, брекера і бортів (за винятком проколів). До відновлених за другим класом ремонту належать шини, які до відновлення, крім проколів, мали наскрізні і некрізні пошкодження каркаса або брекера.

є) відсутній болт (гайка) кріплення або є тріщини диска і ободів коліс;

**Примітка:** У разі постійної експлуатації транспортного засобу на дорогах, на яких проїзна частина слизька, рекомендується використовувати шини, що відповідають стану проїзної частини.



Як правило, із настанням холодної пори року переважна більшість водіїв змінює шини на своєму автомобілі. Але, деякі все ще продовжують сумніватися, чи варто себе так обтяжувати? Колеса - це не просто конструктивний елемент транспортного засобу. Це - вузол, який забезпечує керування машиною. А керування базується на властивості зчеплення шини із дорожнім покриттям. Оскільки властивості літнього дорожнього покриття суттєво відрізняються від зимового, підтримувати оптимальне зчеплення шини з дорожнім полотном потрібно шляхом зміни властивостей шин.



У зимових шинах в матеріал додані такі присадки, які допомагають гумі залишатися досить м'якою при істотному зниженні температури. Деяка м'якість потрібна для більшого вдавлення в нерівності дороги. Для зимового часу це дуже актуально, оскільки підвищується площа поверхні зчеплення між машиною і дорогою. У результаті значно підвищується керованість машини. А що значить керованість на дорозі, особливо взимку - це знають усі. У свою чергу, коли сезон змінюється, - зимова гума стає вже занадто м'якою, і від цього керованість автомобіля знижується.

Слід пам'ятати: жодна зимова шина, ні за яких умов (навіть якщо вони максимально сприятливі) і ні в якій ситуації не дозволяє зберігати взимку літній стиль водіння. Взимку середню швидкість руху бажано знизити мінімум на 20 % , а дистанцію до транспортного засобу, що йде попереду, збільшити мінімум у два рази.

Відповідальність за відсутність зимової гуми законодавством поки не встановлена. Тим не менш, багато страхових компаній знімають із себе відповідальність, якщо зимова ДТП за участю їхнього клієнта сталася із причини відсутності на його транспортному засобі зимової гуми.

31.4.6. Двигун:

а) вміст шкідливих речовин у відпрацьованих газах або їх димність перевищують установлені стандартами норми;



Експлуатація транспортних засобів із підвищеною токсичністю або димністю відпрацьованих газів призводить до забруднення

навколишнього середовища і виникнення загрози отруєння водія, пасажирів транспортного засобу та інших учасників дорожнього руху. Крім того, підвищена димність погіршує видимість дороги.

б) негерметична паливна система;



Витік палива небезпечний через високу ймовірність його загоряння від нагрітих деталей транспортного засобу. Перебування у палаючому автомобілі понад 1,5 хвилини є для людини практично смертельним.

Пожежа при ДТП виникає порівняно рідко (за статистичними даними різних країн, число ДТП з пожежею становить 0,03 - 1,2%), але являє собою серйозну небезпеку.

Вимоги до пожежної безпеки автомобіля і відповідних елементів його конструкції обумовлені Правилами № 34-01 ЄЕК ООН. Цей документ регламентує витік палива із паливного бака, заливної горловини і паливопроводів при фронтальному наїзді автомобіля на перешкоду зі швидкістю 13,9 м/с або наїзді ззаду зі швидкістю 10 м/с. Витік палива в момент наїзду не повинен перевищувати 28 г/хв., а утворення каплеподібної суміші також 28 г/хв. В ході випробувань визначається обсяг рідини, що замінює паливо і витекла із бака при порушенні його герметичності, оцінюється ймовірність виникнення пожежі та можливість його гасіння наявними на автомобілі засобами.

в) несправна система випускання відпрацьованих газів;



Несправність глушника призводить до підвищеного рівня шуму під час руху транспортного засобу, що негативно впливає на учасників дорожнього руху.

У Правилах немає прямої заборони на встановлення прямоточних глушників, але це ще не означає, що така установка законна. Правила забороняють експлуатацію транспортних засобів у разі їх виготовлення або переобладнання із порушенням вимог стандартів, правил і нормативів, що стосуються безпеки дорожнього руху (п. 31.3 ПДР).

Згаданим стандартом є ДСТУ № 3649, в якому перераховані експлуатаційні вимоги до автомобілів. Однією із вимог є рівень шуму, який не повинен перевищувати 96 децибел або значення, вказане заводом-виробником. Для вимірювання характеристик шуму застосовуються шумоміри, частотні аналізатори, корелометри та інші прибори.

31.4.7. Інші елементи конструкції:

а) немає передбачених конструкцією транспортного засобу стекол, дзеркал заднього виду;

б) не працює звуковий сигнал;

в) встановлено на скло додаткові предмети або нанесено покриття, які обмежують оглядовість з місця водія, і погіршують його прозорість.

**Примітка.** На верхній частині вітрового скла автомобілів і автобусів можуть бути прикріплені прозорі кольорові плівки. Дозволяється застосовувати тоновані стекла (крім дзеркальних), світлопропускання яких відповідає вимогам ГОСТ 5727-88. Дозволяється застосовувати занавіски на бокових вікнах автобусів;

Не дозволяється установка на вітровому (лобовому) склі будь-яких предметів, які погіршують оглядовість водія.

Згідно з приписами державного стандарту ДСТУ 3649-2010 "Колісні транспортні засоби. Вимоги до безпеки технічного стану та методи контролю"



світлопропускання лобових стекол повинно бути не менше 75%, бокових стекол - не менше 70%. Світлопропускання інших стекол не нормується. Лобові стекла, пофарбовані в масі або тоновані, не повинні спотворювати правильне сприйняття білого, жовтого, червоного, зеленого і блакитного кольорів. За наявності зовнішніх дзеркал на легкових автомобілях дозволяється встановлювати на задньому склі жалюзі або шторки.

г) не працюють передбачені конструкцією замки дверей кузова або кабіни, запори бортів вантажної платформи, запори горловин цистерн і паливних баків, механізм регулювання положення сидіння водія, аварійні виходи, пристрої для приведення їх у дію, привід керування дверима, спідометр, тахограф, пристрій для обігрівання і обдування скла;

г) зруйновано корінний лист або центральний болт ресори;



Руйнування корінних листів або центрального болта ресори може призвести до перекосу мостів транспортного засобу, відхиленню його від заданого напрямку руху і виїзду за межі дороги або на смугу зустрічного руху.

Для попередження руйнувань необхідно дотримуватися припустимого навантаження і регулярно перевіряти взаємне розташування листів ресори, так як поздовжній зсув може свідчити про зріз центрового болта. Для попередження зрізу центрових болтів необхідно їх своєчасно підтягувати.

д) зіпсовано тягово-зчіпний або опорно-зчіпний пристрій тягача і причіпної ланки у складі автопоїзда, а також передбачені їхньою конструкцією страхувальні троси (ланцюги). Є люфти в з'єднаннях рами мотоцикла з рамою бокового причепа;

Рух транспортного засобу із несправним тягово-зчіпним або опорно-зчіпним пристроєм може призвести до відриву причепа від тягача, втрати керованості та дорожньо-транспортної пригоди.

Конструкція з'єднання рами мотоцикла із рамою бокового причепа не повинна допускати будь-якого люфту, бо наявність навіть найменшого зазору може призвести до швидкого руйнування з'єднувального пристрою та, як наслідок - відокремлення бокового причепа від мотоцикла.

е) відсутній передбачений конструкцією бампер або задній захисний пристрій, грязезахисні фартухи і бризковики;



Бампер є енергопоглинаючим пристроєм автомобіля на випадок легкого удару. Якщо на різних автомобілях встановити бампери на різній висоті, то при зіткненні двох машин вони можуть залишитися цілими, в той час як кузова будуть пошкоджені. Тому розроблені спеціальні стандарти, які визначають висоту установки і ударопоглинаючи характеристики бамперів.

Відсутність бризковиків або грязезахисних фартухів може призвести до викиду бруду і каміння з-під коліс рухомого транспортного засобу, тому експлуатація автомобіля без цих елементів захисту також заборонена.

є) відсутні:

- медична аптечка з нанесеними на неї відомостями про тип транспортного засобу, для якого вона призначена, - на мотоциклі з боковим причепом, легковому, вантажному автомобілі, колісному тракторі, автобусі, мікроавтобусів, тролейбусі, автомобілі, що перевозить небезпечний вантаж;




Медична аптечка призначена для надання першої медичної допомоги в разі виникнення дорожньо-транспортної пригоди, тому експлуатація транспортних засобів без неї заборонена. Аптечка повинна зберігатися у закріпленому стані у місці, визначеному підприємством-виробником. У разі коли конструкцією транспортного засобу не передбачено місце для розміщення аптечки, вона повинна перебувати в легкодоступному місці.

Відсутність аптечки або вогнегасника не відноситься до розряду технічних несправностей, оскільки є порушенням вимог по комплектації транспортного засобу. Їх відсутність є адміністративним правопорушенням, за вчинення якого посадова особа Державтоінспекції може скласти протокол і застосувати міру стягнення у вигляді попередження.

- знак аварійної зупинки (миготливий червоний ліхтар), який відповідає вимогам стандарту, - на мотоциклі з боковим причепом, легковому, вантажному автомобілі, колісному тракторі, автобусі;

Знак аварійної зупинки є обов'язковим елементом, який водій повинен встановити на відстані 20 м у населеному пункті і 40 м - за його межами у випадках, передбачених пунктами 9.10 і 9.10 цих Правил.

- на вантажних автомобілях з дозволеною максимальною масою понад 3,5 т і в автобусах з дозволеною максимальною масою понад 5 т - противідкотні упори (щонайменше два); проблискові маячки оранжевого кольору на великовагових та великогабаритних транспортних засобах; працездатний вогнегасник на легковому, вантажному автомобілі, автобусі.

Відповідно до вимог пункту 28.2 цих Правил, водії вантажних автомобілів із дозволеною максимальною масою понад 3,5 т і автобусів з дозволеною максимальною масою понад 5 т повинні користуватися під час зупинки або стоянки на гірських дорогах і крутих спусках противідкотними упорами, тому їх експлуатація без таких упорів заборонена.



Деякі водії нехтують вимогою Правил про наявність вогнегасника, забуваючи, що їздять по сусідству з денним запасом вибухонебезпечного бензину і великою кількістю розпечених деталей автомобіля, від яких бензин може легко спалахнути. На жаль, сподіватися у разі загоряння автомобіля доведеться тільки на себе.



Справа в тому що автомобілі горять дуже швидко, часом 15 хвилин достатньо, щоб від авто залишився обвуглений кістяк (у деяких випадках достатньо 3-х хвилин). А за такої ситуації діяти треба швидко і рішуче, тим більше що гасити пожежу треба на початковій стадії. Але, звідки взятися рішучості, якщо багато водіїв навіть не знає, як користуватися вогнегасником і де точно він лежить. А ті, хто знає - не мають практичних навичок роботи з ним. Загасити автомобіль, який вже розгорівся, під силу лише пожежній машині.

**Примітки:**

1. Тип, марка, місця встановлення додаткової кількості вогнегасників, якими обладнуються транспортні засоби, що перевозять радіоактивні та окремі небезпечні вантажі, визначаються умовами безпечного перевезення конкретного небезпечного вантажу.
2. Аптечка, перелік медикаментів якої відповідає ДСТУ 3961-2000 для відповідного типу транспортного засобу, і вогнегасник повинні бути в закріпленому стані у

місцях, визначених підприємством-виробником. У разі коли конструкцією транспортного засобу зазначені місця не передбачено, медична аптечка і вогнегасник повинні розташовуватись у легкодоступних місцях. Тип і кількість вогнегасників повинні відповідати встановленим нормам. Вогнегасники, якими забезпечуються транспортні засоби, повинні бути сертифікованими в Україні відповідно до вимог законодавства;

ж) відсутні ремені безпеки та підголовники в транспортних засобах, де їх установка передбачена конструкцією;

з) ремені безпеки не в робочому стані або мають видимі надриви на лямках;

и) на мотоциклі немає передбачених конструкцією дуг безпеки;

і) на мотоциклах і мопедах немає передбачених конструкцією підніжок, на сідлі - поперечних рукояток для пасажира;

Зазначені елементи конструкції є засобами захисту водія і пасажирів, тому експлуатація транспортних засобів без цих елементів заборонена.

ї) відсутні або несправні фари і задні габаритні ліхтарі транспортного засобу, що перевозить великогабаритний, великоваговий чи небезпечний вантаж, а також проблискові маячки, світлоповертальні елементи, розпізнавальні знаки, передбачені пунктом 30.3 цих Правил.

Відсутність або несправність фар і задніх габаритних ліхтарів транспортного засобу, що перевозить великогабаритний, великоваговий чи небезпечний вантаж, а також проблискових маячків, світлоповертальних елементів чи розпізнавальних знаків може призвести до виникнення дорожньо-транспортної пригоди з тяжкими наслідками.



31.5. У разі виникнення в дорозі несправностей, зазначених у пункті 31.4 цих Правил, водій повинен вжити заходів для їх усунення, а якщо це зробити неможливо - рухатися якомога коротшим шляхом до місця стоянки або ремонту, дотримуючись запобіжних заходів з виконанням вимог пунктів 9.9 і 9.11 цих Правил.

У разі виявлення несправностей під час руху водій зобов'язаний їх усунути, а якщо це зробити неможливо, продовжити рух із дотриманням безпечної швидкості до найближчого місця ремонту або стоянки. При цьому обов'язковим є увімкнення аварійної світлової сигналізації, а якщо вона несправна або не працює - установка на транспортному засобі знаку аварійної зупинки або миготливого червоного ліхтаря.



Слід зауважити, що цими Правилами не встановлена швидкість руху для несправного транспортного засобу, що рухається самостійно.

У разі виникнення в дорозі несправностей, зазначених у пункті 31.4.7 ("ї"; "д" - у складі автопоїзда) подальший рух заборонено до їх усунення. Водій несправного транспортного засобу повинен вжити заходів для того, щоб прибрати його за межі проїзної частини дороги.

Подальший рух автопоїзда взагалі забороняється, якщо у нього: зіпсовано тягово-зчіпний або опорно-зчіпний пристрій тягача і причіпної ланки, а також передбачені їхньою конструкцією страхувальні троси (ланцюги); відсутні або несправні фари і задні габаритні ліхтарі. Якщо такий транспортний засіб перевозить великогабаритний, великоваговий чи небезпечний вантаж, подальший рух забороняється, якщо у нього не працюють проблискові маячки, або відсутні світлоповертальні елементи, розпізнавальні знаки, передбачені пунктом 30.3 цих Правил.



31.6. Забороняється подальший рух транспортних засобів, у яких:
а) робоча гальмова система чи рульове керування не дають змоги водієві зупинити транспортний засіб або здійснити маневр під час руху з мінімальною швидкістю;
б) у темну пору доби або в умовах недостатньої видимості не горять лампи фар чи задніх габаритних ліхтарів;
в) під час дощу або снігопаду не працює склоочисник з боку розміщення керма;
г) зіпсований тягово-зчіпний пристрій автопоїзда.

31.7. Забороняється експлуатація транспортного засобу шляхом доставки його на спеціальний майданчик чи стоянку Державтоінспекції у випадках, передбачених законодавством.



Тимчасове затримання транспортних засобів передбачено статтею 265-2 Кодексу України про адмінправопорушення. Проводиться воно шляхом блокуванням транспортного засобу за допомогою технічних пристроїв або доставлення на спеціальний майданчик чи стоянку, іменовані в просторіччі "штрафмайданчиком". Кодекс однозначно говорить про те, що така доставка здійснюється лише за умови, якщо розміщення затриманого транспортного засобу суттєво перешкоджає дорожньому руху.

Більш детально процедура тимчасового затримання транспортних засобів прописана в постанові Кабінету Міністрів України від 17.12.2008 р. № 1102 "Про затвердження Порядку тимчасового затримання та зберігання транспортних засобів на спеціальних майданчиках і стоянках". Тимчасове затримання транспортного засобу уповноваженою особою Державтоінспекції проводиться у випадках, якщо неможливо усунути причину затримання на місці виявлення адміністративного правопорушення.

Після прибуття евакуатора уповноважена особа Державтоінспекції робить у присутності двох свідків і представника підприємства, установи або організації, яким належить евакуатор, запис у протоколі про адміністративне правопорушення про тимчасове затримання транспортного засобу.

Транспортний засіб може бути тимчасово затриманий на строк до вирішення справи про адміністративне правопорушення, але не більше ніж на три дні з дати такого затримання. Строк затримання обчислюється з моменту складання протоколу про адміністративне правопорушення або акта огляду та тимчасового затримання транспортного засобу.

Повернення тимчасово затриманого транспортного засобу здійснюється за письмовим зверненням його водія, власника (співвласника) за умови оплати ним витрат, пов'язаних з транспортуванням та зберіганням такого транспортного засобу, та пред'явлення відповідного протоколу про адміністративне правопорушення.

Слід зауважити, що в законодавстві є дуже істотна обмовка. Після тимчасового затримання транспортного засобу працівник Державтоінспекції зобов'язаний надати водієві можливість повідомити про тимчасове затримання транспортного засобу та своє місцезнаходження іншу особу за власним вибором, і вжити заходів для повернення транспортного засобу до місця його постійної дислокації (ст. 265-2 КУпАП).

А це означає, що далеко не кожен несправний автомобіль може опинитися на штрафмайданчику. Водій може усунути несправність на місці, а якщо зробити це не можливо - самостійно доставити транспортний засіб за місцем його постійної дислокації, але лише за допомогою іншого транспортного засобу - буксира, евакуатора та ін.

# 32. ОКРЕМІ ПИТАННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ, ЩО ПОТРЕБУЮТЬ УЗГОДЖЕННЯ З ДЕРЖАВТОІНСПЕКЦІЄЮ

32.1. З органами Державтоінспекції узгоджуються:

а) розміщення в смугах відведення автомобільних доріг або червоних лініях міських вулиць і доріг та їх штучних спорудах кіосків, павільйонів, рекламоносіїв, пересувних торговельних пунктів, а також на прилеглих територіях, будинках, спорудах - адміністративних приміщень підприємств, установ та організацій, місць торгівлі та надання послуг;

б) маршрути та перелік доріг, на яких може проводитися навчання водінню транспортними засобами;

в) умови та порядок руху колон у складі більш як понад 5 механічних транспортних засобів;

д) порядок буксирування двох і більше транспортних засобів;

е) технічні вимоги, конструкція та встановлення на транспортних засобах спеціальних звукових і світлових сигнальних пристроїв (типу "Сирена", проблисковий маячок тощо), світлових покажчиків та розпізнавальних знаків автомобілів аварійної служби, а також нанесення білих смуг під нахилом на зовнішніх бокових поверхнях транспортних засобів;

є) переобладнання транспортних засобів.

З дорожнього руху, передбачені законодавчими актами.

32.2. Забороняється, у тому числі в умовах спеціалізованих підприємств, які займаються ремонтом і технічним обслуговуванням транспортних засобів, внесення змін в ідентифікаційні номери і номерні таблички кузова чи шасі (рами), двигуна транспортного засобу, а також їх знищення (перенесення, закріплення, відновлення тощо) без попереднього узгодження з Державтоінспекцією

*Знищення, підробка або заміна ідентифікаційного номера, номерів двигуна, шасі або кузова, або заміна без дозволу відповідних органів номерної панелі з ідентифікаційним номером транспортного засобу карається штрафом від 2550 до 4250 грн. або виправними роботами на строк до двох років, або обмеженням волі на строк до трьох років (ст. 290 Кримінального кодексу України).*

Для ідентифікації сучасних автомобілів використовуються так звані ВІН-коди. У 1977 році в США і Канаді був прийнятий стандарт ISO 3779, що описував формат VIN-номерів. Vehicle Identification Number (далі VIN-номер або ВІН-код) - перекладається, як ідентифікаційний номер автомобіля. Прийняття даного стандарту дозволило створити простий і надійний спосіб класифікації машин і їх захисту від крадіжки. Детальну історію будь-якого авто можна подивитися по базах даних Carfax (Карфакс) і AutoCheck (Авточек). Саме це викликає зацікавленість прикордонників і митниці. За VIN-номером можна перевірити будь-які автомобілі з Америки, які експлуатувалися на території США чи Канади, починаючи з 1981 року.

VIN-код машини винен мати 17 символів. Перші три символи - код виробника автомобіля. Перша цифра - код континенту автовиробника, друга - заводу-виробника, третя - вказує тип автомобіля (вантажний, легковий і т.п.). До речі, третя цифра визначає - підлягає автомобіль техконтролю чи ні. Знаки з четвертого по дев'ятий - опис автомобіля: модель, тип кузова, тип і робочий об'єм двигуна, тип КПП та інше. Знаки з десятого по дванадцятий - дата випуску. З дванадцятого по сімнадцятій (VIS) - встановлений заводом номер шасі (кузова). Що цікаво, у відповідності із міжнародним стандартом ІСО - 3779 модельний рік у виробників автомобілів починається з 1 липня поточного року та закінчується 30 червня наступного.

Повний перелік питань, які погоджує Державтоінспекція, а також її завдання, права та повноваження містяться у "Положенні про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ", затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 14.04.1997 р. № 341.

# 33. ДОРОЖНІ ЗНАКИ

**Примітка автора:** коментарі до цього розділу ПДР грунтуються на вимогах державного стандарту України ДСТУ 4100-2002 «Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування.

*За порушення вимог дорожніх знаків законодавством передбачена відповідальність у вигляді штрафу у розмірі від 255 до 340 грн. Якщо порушення спричинило створення аварійної обстановки, штраф збільшується до 680-850 грн., або водія можуть позбавити права керування транспортними засобами на строк від 6 до 12 місяців (ст. 122 КУпАП).*




Дорожні знаки є одним із засобів регулювання дорожнього руху. Вони не можуть мати будь-який вигляд або розміри, встановлюватися як попало і де попало. Дорожні знаки мають перевагу перед дорожньою розміткою і можуть бути постійними, тимчасовими та із змінною інформацією. Тимчасові дорожні знаки мають перевагу перед постійними дорожніми знаками (п.8.2 ПДР).

Міжнародні загальні вимоги до дорожніх знаків містяться в Конвенції про дорожні знаки і сигнали, яка передбачає установку знаків таким чином, щоб їх легко і своєчасно могли розпізнати водії, для яких вони й призначені. Будь-який знак, встановлений з боку дороги відповідного напрямку руху, повинен бути повторений над проїзною частиною або на протилежному боці дороги, якщо місцеві умови такі, що цей знак може бути вчасно не помічений водіями транспортних засобів, для яких він призначений (ст. 6 Конвенції).

Загальні положення та конкретні вимоги до кожного знаку, містяться в державному стандарті України ДСТУ 4100-2002 "Знаки дорожні. Загальні технічні умови. Правила застосування". Стандарт повністю відповідає вимогам Конвенції про дорожні знаки і сигнали (Відень, 1968 р.) і Європейської угоди, що доповнює цю Конвенцію (Женева, 1971 р.). Вимоги стандарту є обов'язковими. Дорожні знаки допускається застосовувати у випадках, не передбачених стандартом, якщо необхідність їхнього застосування обґрунтована конкретними умовами дорожнього руху.

Загальні положення щодо знаків викладені в пункті 10.1.1 згаданого стандарту. Дорожні знаки не повинні бути затулені від учасників дорожнього руху будь-якими перешкодами (зеленими насадженнями, щоглами зовнішнього освітлення тощо). Під час розташування знаків повинна бути забезпечена спрямованість інформації, яку вони передають, тільки до тих учасників руху, для яких її призначено. На ділянках доріг, де дорожню розмітку важко побачити (сніг, бруд тощо) або не можна відновити, повинні бути установлені відповідні за змістом дорожні знаки.

Загальні вимоги щодо знаків викладені в пункті 10.2. стандарту ДСТУ 4100-2002.

Знаки із світлоповертальною поверхнею повинні застосовуватись на ділянках доріг без ста-ціонарного освітлення, знаки з внутрішнім освітленням - на ділянках доріг із стаціонарним освітленням, увімкненим на весь темний час доби. Знаки із світлоповертальною поверхнею допускається застосовувати на ділянках доріг із стаціонарним освітленням, якщо буде забезпечено видимість знаків з відстані не менш ніж 100 м як у світлий, так і в темний час доби.

В одному поперечному перетині дороги допускається встановлювати не більше як три знаки, без урахування дублюючих знаків і табличок до дорожніх знаків. Черговість розміщення знаків різних груп на одній опорі (зверху-вниз або зліва-направо) повинна бути наступна: знаки пріоритету - попереджувальні знаки - наказові знаки - заборонні знаки - інформаційно-вказівні знаки - знаки

сервісу. У разі розміщення на одній опорі знаків однієї групи, їх розташовують відповідно до номера знака в групі.

Знаки, установлені на дорозі послідовно, за винятком знаків, установлених на перехресті, повинні бути розташовані поза населеними пунктами на відстані не менш ніж 50 м, а в населених пунктах - не менш ніж 25 м між поперечними перетинами дороги в яких встановлені знаки.

Відстань від краю проїзної частини, а за наявності узбіччя - від брівки земляного полотна до найближчого до неї краю знака, установленого збоку від проїзної частини, повинна становити від 0,5 до 2 м, а до краю інформаційно-вказівних знаків - від 0,5 до 5,0 м.

Відстань від нижнього краю знака (без урахування попереджувальних знаків 1.31.1-1.31.6 і табличок до дорожніх знаків) до поверхні дорожнього покриття (висота установлення) крім випадків, спеціально обумовлених стандартом, повинна становити: від 1,5 до 2,2 м - у разі установлення збоку від дороги поза населеними пунктами, від 2,0 до 4,0 м - у населених пунктах; не менш ніж 0,6 м - у разі установлення на острівцях безпеки і на проїзній частині дороги; від 5,0 до 6,0 м - у разі розміщення над проїзною частиною.

### 1. Попереджувальні знаки

Попереджувальні знаки застосовують для інформування учасників дорожнього руху про наближення до небезпечної ділянки дороги і характер небезпеки. Особливістю більшості попереджувальних знаків є їх форма - рівносторонній трикутник із червоним обідком. Виняток становлять знаки 1.4.1-1.4.3 "Напрямок повороту", 1.29 "Одноколійна залізниця", 1.30 "Багатоколійна залізниця", 1.31.1-1.31.6 "Наближення до залізничного переїзду".

Поза населеними пунктами попереджувальні знаки, крім знаків 1.4.1 -1.4.3, 1.29-1.31.6, повинні установлюватись на відстані від 150 до 300 м, а в населених пунктах - на відстані 50-100 м від початку небезпечної ділянки.

Якщо початок небезпечної ділянки закритий від водія крутим поворотом, переломом поздовжнього профілю, спорудою тощо, допускається установлювати попереджувальні знаки на іншій відстані, яку зазначають у цьому разі на табличці 7.1.1.

Якщо між попереджувальним знаком і початком небезпечної ділянки є перехрестя, за цим перехрестям допускається установлювати повторний попереджувальний знак з табличкою 7.1.1. Якщо відстань між початком небезпечної ділянки і перехрестям менша ніж 20 м, то на дорозі, що перетинається допускається установлювати відповідний знак з табличкою 7.1.3 або 7.1.4 на відстані до 50 м від перехрестя.

Знаки 1.8, 1.13-1.16, 1.25, 1.27, 1.28, 1.33, 1.37 повинні повторно встановлюватись поза населеними пунктами, а знаки 1.33,1.37 - і в населених пунктах. Другий знак повинен бути установлений на відстані не меншій ніж 50 м від початку небезпечної ділянки.

1.1 "Небезпечний поворот праворуч".
1.2 "Небезпечний поворот ліворуч".


1.1 1.2

Знаки 1.1 і 1.2 попереджають про заокруглення дороги радіусом менше 500 м поза населеними пунктами і менше 150 м - у населених пунктах або про заокруглення з обмеженою оглядовістю.

Ці знаки попереджають водія про наближення до небезпечного повороту, на якому існує ймовірність занесення транспортного засобу. Наближаючись до такого повороту, водій повинен знизити швидкість руху і переконатися в безпеці виконання повороту. Слід пам'ятати, що на крутих поворотах та інших ділянках дороги із обмеженою оглядовістю чи в умовах недостатньої видимості обгін заборонений (п.14.6 ПДР).

1.3.1, 1.3.2 "Декілька поворотів". Ділянка дороги з двома і більше розташованими один за одним небезпечними поворотами: 1.3.1 - з першим поворотом праворуч, 1.3.2 - з першим поворотом ліворуч.


1.3.1


1.3.2

Ці знаки встановлюються перед двома і більше дорожніми поворотами, що йдуть один за іншим, і відстань між ними менше 300 м поза населеними пунктами, 100 м - у населених пунктах. Відстань між сусідніми поворотами визначають від кінця одного і початку наступного повороту протилежного напрямку. За наявності трьох і більше таких поворотів, разом із знаками застосовується табличка 7.10 із зазначенням кількості поворотів. Допускається зазначати кількість поворотів і на самих знаках.

1.4.1-1.4.3 "Напрямок повороту". Знаки (1.4.1 - рух праворуч, 1.4.2 - рух ліворуч) показують напрямок повороту дороги, позначеної знаками 1.1 і 1.2, напрямок об'їзду перешкоди на дорозі, а знак 1.4.1, крім того, - напрямок об'їзду центра перехрестя з круговим рухом; знак 1.4.3 (рух праворуч або ліворуч) показує напрямок руху на Т-подібних перехрестях, розгалуженнях доріг або об'їзду ділянки дороги, що ремонтується.

Знаки 1.4.1 і 1.4.2 повинні застосовуватись для зазначення напрямку повороту на кривих у плані малого радіуса з обмеженою оглядовістю за якої неможливо забезпечити відстань видимості згідно з вимогами ДСТУ 3587. Висота установки знаків - від 1 до 1,5 м. Допускається установка знаку 1.4.1 на розділювальному острівці перехресть із круговим рухом.



1.4.1



1.4.2


1.4.3

Знак 1.4.3 повинен установлюватись на Т-подібних перехрестях і розгалуженнях доріг, якщо є небезпека їх проїзду транспортними засобами в прямому напрямку. Знак потрібно установлювати навпроти проїзду, який не має продовження, на розгалуженнях доріг - безпосередньо за місцем, де розгалужуються проїзні частини доріг.

В місцях проведення дорожніх робіт допускається застосовувати знаки 1.4.1-1.4.3 для додаткового зазначення напрямку об'їзду ділянки, що ремонтується. Знаки в цьому разі повинні розташовуватись на огороджувальних бар'єрах.

1.5.1-1.5.3 "Звуження дороги". Знак 1.5.1 - звуження дороги з обох боків, 1.5.2 - з правого, 1.5.3 - з лівого боку.


1.5.1


1.5.2


1.5.3

Знаки 1.5.1-1.5.3 повинні установлюватись поза населеними пунктами перед ділянками доріг, де ширина проїзної частини зменшується більше ніж на 0,5 м, а в населених пунктах - перед ділянками доріг, де ширина проїзної частини зменшується на одну смугу або більше. Поза населеними пунктами знак повинен установлюватись також перед мостами, шляхопроводами, естакадами і тунелями, якщо ширина проїзної частини в межах штучної споруди дорівнює або менша ніж на підходах до неї, а в населених пунктах - якщо ширина проїзної частини в межах штучної споруди менша, ніж на підходах до неї. Знак 1.5.2 не повинен установлюватись у місцях закінчення смуги розгону і додаткової смуги на підйомі.



1.6



1.7

1.6 "Крутий підйом".

1.7 "Крутий спуск". Знаки 1.6 і 1.7 попереджають про наближення до підйому або спуску, на якому діють вимоги розділу 28 цих Правил.

Знаки 1.6 і 1.7 необхідно установлювати відповідно перед підйомом або спуском, якщо довжина ділянки дороги на схилі за

відповідної величини схилу більша від встановлених стандартом норм. Утому разі, якщо підйоми та спуски ідуть один за одним, знаки 1.6 і 1.7 (без таблички 7.1.1) до-пускається установлювати в безпосередній близькості перед початком підйому або спуску.



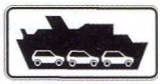
7.2.1

Якщо ділянку підйому або спуску не можливо проглянути на всьому її протязі або її довжина перевищує 0,5 км, то із знаком 1.6 або 1.7 потрібно застосовувати табличку 7.2.1.

1.8 "Виїзд на набережну або берег". Виїзд на берег водойми, у тому числі на поромну переправу (застосовується з табличкою 7.11).

Знак 1.8 повинен установлюватись перед ділянками доріг, що виходять на набережну або берег якого-небудь водоймища. Знак 1.8 повинен установлюватись незалежно від наявності дорожнього огородження.

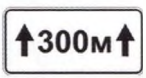

1.8


7.11

1.9 "Тунель". Наближення до споруди, що не має штучного освітлення, оглядовість в'їзного порталу якої обмежена або на під'їзді до неї звужена проїзна частина.

Знак 1.9 повинен установлюватись перед тунелями, в яких відсутнє штучне ос-вітлення, або на під'їздах до них звужена проїзна частина, а також перед тунелями, в'їзні портали яких через рельєф місцевості видно з відстані меншої ніж 150 м. Якщо при в'їзді в тунель не видно його протилежного кінця, із знаком 1.9 потрібно застосовувати табличку 7.2.1.


1.9



7.2.1

1.10 "Нерівна дорога". Ділянка дороги, що має нерівності проїзної частини - хвилястості, напливи, спучування.

Знак повинен установлюватись перед ділянками автомобільних доріг, що мають нерівності проїзної частини, напливи, спучування, величина яких перевищує норми, допустимі державним стандартом ДСТУ 3587-97 "Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди. Вимоги до експлуатаційного стану". Гранично допустима висота дорожніх напливів - від 2 до 4 см, глибина ям - до 6 см, залежно від категорії дороги.


1.10

При виявленні будь-яких відхилень від вимог зазначеного стандарту повинні негайно встановлюватися технічні засоби організації дорожнього руху та вводитися обмеження швидкості руху.

1.11 "Пагорб". Ділянка дороги з буграми, напливами чи неплавним стикуванням конструкцій мостів. Знак також може застосовуватися перед штучно створюваними буграми у місцях, де необхідно примусово обмежити швидкість руху транспортних засобів (небезпечні виїзди з прилеглих територій, місця з інтенсивним рухом дітей через дорогу тощо).

Штучні пристрої примусового зниження швидкості транспортних засобів іноді називають "лежачими поліцейськими". Правила їх облаштування обумовлені державним стандартом ДСТУ4123-2006 "Пристрій примусового зниження швидкості дорожньо-транспортної техніки на вулицях і дорогах".


1.11

Стандарт регламентує місця встановлення таких пристроїв - в районі розташування дитячих та навчальних закладів, в зонах масового відпочинку, перед нерегульованими пішохідними переходами, розташованими поза межами перехресть, в місцях інтенсивного руху транспортних засобів у житлових зонах та прилеглих територіях. Заборонено встановлювати елементи примусового зниження швидкості на автомобільних дорогах загального

користування за межами населених пунктів і на магістральних вулицях.

Поверхня пагорба повинна бути жовтого або чорно-жовтого кольору (площа жовтого не менше 30%). Матеріал для виготовлення таких пагорбів повинен володіти пружністю. Допускається їх виготовлення з бруківки, бетону та асфальту. Кожен елемент повинен мати маркування із зазначенням виробника і розмірів. Перед пагорбами наноситься спеціальна дорожня розмітка 1.22.

Перед пристроями примусового зниження швидкості окрім знаку "Пагорб" встановлюється знак, що обмежує швидкість руху - до 10 , 20 або 30 км/годину, залежно від типу бугра. Всього існує три типи примусових пристроїв, які відрізняються висотою - 50, 70 і 80 мм. Крім того, стандартом передбачено послідовну установку групи штучних пагорбів. Такий варіант передбачений для ділянок дороги, де зниження швидкості необхідно досягти на ділянці протяжністю понад 100 метрів. Пагорби розташовуються на відстані 10-30 метрів один від одного.

1.12 "Вибоїна". Ділянка дороги із вибоїнами чи просіданнями дорожнього покриття на проїзній частині.



1.12

Знак 1.12 повинен установлюватись у разі наявності на ділянках доріг вибоїн, просідань дорожнього покриття, величина яких перевищує значення допустимі згідно з ДСТУ 3587-97 "Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди. Вимоги до експлуатаційного стану".

На 100 тис. кв. метрів дорожнього покриття загальна площа ям повинна бути не більше 0,3 - 7 кв. м, залежно від категорії дороги і пори року. Гранично допустима глибина дорожніх ям - від 4 до 6 см, залежно від категорії дороги.

При виявленні будь-яких відхилень від вимог зазначеного стандарту повинні негайно встановлюватися технічні засоби організації дорожнього руху та вводитися обмеження швидкості.

1.13 "Слизька дорога". Ділянка дороги з підвищеною слизькістю проїзної частини.



1.13



7.13



7.12

Даний знак інформує водія про те, що попереду ділянку дороги зі слизьким покриттям. Тому, наближаючись до такої ділянки, водій зобов'язаний знизити швидкість, щоб проїхати її з дотриманням заходів безпеки та обережно. При в'їзді на слизьку ділянку дороги рекомендується включення зниженої передачі, і тільки плавне гальмування, бажано двигуном. Знак використовується з табличкою 7.13 "Вологе покриття", а на зледенілих ділянках доріг - з табличкою 7.12 "Ожеледиця".

1.14 "Викидання кам'яних матеріалів". Ділянка дороги, на якій можливе викидання гравію, щебеню тощо з-під коліс транспортних засобів.



1.14



1.15

Знак повинен установлюватись перед ділянками доріг, на яких можливе викидання гравію, щебеню тощо з-під коліс транспортних засобів. Знак нагадує водіям про необхідність рухатися пониженою швидкістю із дотриманням збільшеною дистанції, що б виключити пошкодження скла або фар автомобілів.

1.15 "Небезпечне узбіччя". Підвищене, занижене, зруйноване узбіччя або узбіччя, на якому виконуються ремонтні роботи.

Знак інформує водія про те, що узбіччя вздовж автомобільної дороги

зруйноване або пошкоджене. Виїжджати на таке узбіччя вкрай небажано, щоб уникнути занесення транспортного засобу, його перекидання або з'їзду в кювет.

1.16 "Падіння каміння". Ділянка дороги, на якій можуть бути падіння каміння, обвали, зсуви.

Знак встановлюється, як правило, на гірських дорогах, де можлива поява небезпеки, передбаченої цим знаком. Попереджає не тільки про можливість зсувів, обвалів або падіння каменів, але і про можливу наявність каменів або обвалів грунту на проїзній частині.



1.16

1.17 "Боковий вітер". Ділянка дороги, на якій можливі сильний боковий вітер або його раптові пориви.

Знак встановлюється перед тими ділянками, де різкий порив бічного вітру може відхилити транспортний засіб від прямолінійного руху. Так, наприклад, при швидкості вітру 25 м/с на легковий автомобіль буде діяти додаткова бічна сила близько 250-300 кг, а на фуру - сила більше - 2000 кг. При зледенілому покритті така бічна сила може зрушити автомобіль. Однак, навіть при значно меншій силі вітру, внаслідок еластичності шин, автомобіль істотно відхиляється від прямолінійного руху, і це відхилення водій повинен компенсувати своєчасним поворотом керма.



1.17

Місцями, де часто дме сильний вітер, зазвичай є гірські ущелини, ділянки доріг вздовж водойм, розриви у посадках зелених насадженнях уздовж доріг, під'їзди до великих мостів та інше.

1.18 "Низьколітаючі літаки". Ділянка дороги, яка проходить поблизу аеродрому або над якою літаки чи вертольоти пролітають на невеликій висоті.

Знак інформує водія про те, що по ходу руху транспортного засобу є ділянка проїзної частини, яка розташовується поблизу аеродромів і злітно-посадочних смуг, на яких здійснюється зліт і посадка авіатехніки. Наближаючись до такого ділянки дороги, водій повинен бути готовий до сприйняття гучного звуку, що видається літаком, який злітає або вертольотом і не відволікатися від дороги при його появі. В іншому випадку може статися виїзд транспортного засобу на узбіччя або смугу зустрічного руху.



1.18

1.19 "Перехрещення з рухом по колу".

Знак 1.19 повинен установлюватись поза населеними пунктами перед кожним перехрестям, на якому установлені знаки 4.10, у населених пунктах - перед перехрестями, відстань видимості яких становить менше ніж 50 м, а також перед кожним перехрестям, на якому відсутнє стаціонарне освітлення.

Виїжджаючи на перехрестя із круговим рухом, водієві необхідно керуватися дорожніми знаками і дорожньою розміткою, а за їх відсутності - пунктами 10.11, 11.2 та 16.12 цих Правил.



1.19

1.20 "Перехрещення з трамвайною колією". Місце перетинання дороги з трамвайною колією на перехресті з обмеженою оглядовістю чи поза ним.

Знак установлюється перед перехрещенням дороги з трамвайними шляхами поза перехрестям, а також перед перехрестями (площами), через які проходять трамвайні колії, якщо відстань видимості колій менша ніж 50 метрів.

Якщо автомобільна дорога проходить паралельно трамвайним



1.20

коліям на відстані менше ніж 50 м, то знак 1.20 з табличкою 7.1.3 або 7.1.4 повинен бути установлений перед перехрещенням з дорогою, що веде в бік трамвайних колій, на відстані 50 м від перехрещення.

Перетинаючи трамвайні лінії, водієві необхідно керуватися дорожніми знаками і дорожньою розміткою, а за їх відсутності - пунктами 16.11, 16.12 і 16.13 цих Правил дорожнього руху.

1.21 "Перехрещення рівнозначних доріг".


1.21

Знак повинен установлюватись перед перехрещенням рівних за значенням доріг, де трикутник видимості на перехресті не відповідає вимогам за значеним в ДСТУ 3587. Знак 1.21 повинен установлюватись також перед перехрестям, на якому треба скасувати черговість проїзду, установлену раніше за допомогою знаків пріоритету чи знаками 1.22-1.23.4. Проїжджаючи через такі перехрестя, водії зобов'язані керуватися вимогами пунктів 10.11 і 16.12, цих Правил.

1.22 "Перехрещення з другорядною дорогою".


1.22

Знак попереджає водіїв, що рухаються по головній дорозі, про наближення до перехрестя, де вони мають перевагу в русі по відношенню до транспортних засобів, які наближаються до перехрестя по другорядній дорозі.

1.23.1-1.23.4 "Прилягання другорядної дороги". Знак 1.23.1 - прилягання з правого боку, 1.23.2 - з лівого боку, 1.23.3 - з правого і лівого боку, 1.23.4 - з лівого і правого боку.


1.23.1


1.23.2


1.23.3


1.23.4

Знаки застосовуються поза населеними пунктами на дорогах, позначених знаком 2.3 "Головна дорога" для попередження водіїв про перехрещення з другорядною дорогою або про її прилягання.

Знаки 1.23.3 і 1.23.4 повинні застосовуватись у разі, коли відстань між місцями прилягання другорядних доріг менша ніж 50 м у населених пунктах і 100 м поза населеними пунктами. Зображення на знаках доріг, що прилягають, повинно відповідати реальній конфігурації перехрестя.

Знаки 1.23.1, 1.23.2 можуть не встановлюватися на перехрещеннях доріг у різних рівнях.


2.3


7.8

Знаки 1.22-1.23.4 допускається застосовувати для позначання окремих перехресть, на яких необхідно установити черговість проїзду, яка б відрізнялась від черговості проїзду перехрестя рівнозначних доріг. Якщо на такому перехресті головна дорога змінює напрямок, то на головній дорозі перед перехрестям повинен бути установлений знак 2.3 з табличкою 7.8.


1.24

1.24 "Світлофорне регулювання". Перехрестя, пішохідний перехід або ділянка дороги, рух на якій регулюється світлофором.

Знак повинен установлюватись поза населеними пунктами перед кожним перехрестям, пішохідним переходом або ділянкою дороги, рух на яких регулює світлофор, у населених пунктах - якщо відстань видимості сигналів світлофора становить менше ніж 100 м, а також перед першим після в'їзду до населеного пункту перехрестям або пішохідним переходом із світлофорним регулюванням.


1.25

1.25 "Розвідний міст". Наближення до розвідного моста.


1.26

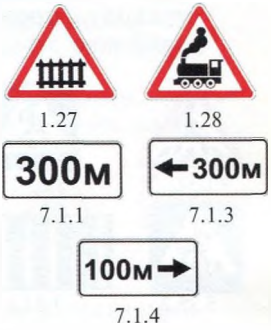
1.26 "Двосторонній рух". Початок ділянки дороги (проїзної частини) із зустрічним рухом після одностороннього.

Знак 1.26 повинен установлюватись перед ділянкою дороги

(проїзної частини) з двостороннім рухом, якщо перед нею була ділянка з одностороннім рухом. Знак 1.26 повинен застосовуватись незалежно від застосування знака 5.6.

Знак 1.26 не повинен застосовуватись, якщо дорога позначена знаком 5.5, закінчується на Т-подібному перехресті, перехресті з рухом по колу або площі.

1.27 "Залізничний переїзд із шлагбаумом".
1.28 "Залізничний переїзд без шлагбаума".



1.27 1.28 7.1.1 7.1.3 7.1.4

Знаки 1.27 і 1.28 повинні установлюватись перед усіма залізничними переїздами: 1.27 - перед обладнаним шлагбаумом; 1.28 - перед необладнаним шлагбаумом.

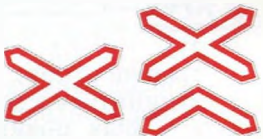
Знаки 1.27 і 1.28 повинні дублюватись на дорогах з трьома і більше смугами для руху в обох напрямках, а також на дорогах з однією або двома смугами для руху в обох напрямках, якщо відстань видимості переїзду поза населеними пунктами менша ніж 300 м, а в населених пунктах - менша ніж 100 м.

Якщо автомобільна дорога перетинає переїзди, відстань між якими становить менше ніж 50 м, знаки 1.27 і 1.28 повинні установлюватись тільки перед першим переїздом, а в інших випадках - перед кожним переїздом.

Якщо автомобільна дорога проходить паралельно залізничній колії на відстані від 20 до 50 м, то на дорозі, що перетинає їх, потрібно додатково установлювати знак 1.27 або 1.28 з табличкою 7.1.1.

Якщо відстань між залізничною колією і дорогою становить менше ніж 20 м, то знаки 1.27 і 1.28 з табличкою 7.1.3 або 7.1.4 повинні бути установлені на відстані не меншій ніж 50 м перед перехрещенням з дорогою, яка веде в бік переїзду.

1.29 "Одноколійна залізниця". Позначення не обладнаного шлагбаумом переїзду через залізницю з однією колією.
1.30 "Багатоколійна залізниця". Позначення не обладнаного шлагбаумом переїзду через залізницю із двома і більше коліями.


1.29 1.30

Знаки 1.29 і 1.30 повинні установлюватись перед усіма залізничними переїздами без шлагбаума через залізницю відповідно з однією або з двома і більше коліями. У разі наявності на переїзді світлофорної сигналізації знаки 1.29 і 1.30 повинні установлюватись на одній опорі із світлофором, а у разі її відсутності - на відстані не меншій ніж 20 м від найближчої рейки.

Від місця установки цих знаків починається зона залізничного переїзду - забороняються зупинка й стоянка транспортних засобів.

1.31.1-1.31.6 "Наближення до залізничного переїзду". Додаткове попередження про наближення до залізничного переїзду поза населеними пунктами.

Знаки 1.31.1-1.31.6 "Наближення до залізничного переїзду" повинні установлюватись поза населеними пунктами перед кожним переїздом.


1.31.1 1.31.2 1.31.3

Знаки 1.31.1-1.31.3 повинні установлюватись праворуч від дороги, а знаки 1.31.4-1.31.6 - ліворуч. Знаки 1.31.1 і 1.31.4 повинні установлюватись з першим (основним та дублюючим) по ходу руху знаком 1.27 або 1.23, знаки 1.31.3 і 1.31.6 - з другим знаком 1.27 або 1.28, а знаки 1.31.2 і 1.31.5 - самостійно, на однаковій відстані між першим і другим знаком 1.27 або 1.28.


1.31.4


1.31.5


1.31.6

Знаки 1.31.1, 1.31.3, 1.31.4 і 1.31.6 повинні розташовуватись під знаком 1.27 або 1.28, установленим на висоті відповідно до п.. 10.2.9 даного стандарту. Знаки 1.31,2 і 1.31.5 повинні установлюватись на висоті, що дорівнює висоті встановлювання знаків 1.31.1,1.31.3,1.31.4 і 1.31.6.

1.32 "Пішохідний перехід". Наближення до нерегульованого пішохідного переходу, позначеного відповідними дорожніми знаками або дорожньою розміткою.


1.32


5.35.1


5.35.2


1.14.1


1.14.2


1.14.3

Дорожній знак інформує водіїв про наближення до місця, де може здійснюватися нерегульований перехід проїзної частини пішоходами. Наближаючись до таких пішохідних переходів, водії зобов'язані знизити швидкість руху свого транспортного засобу, а в разі створення перешкоди або небезпеки для руху пішоходів зупинитися перед пішохідним переходом згідно з вимогою пункту 18.1 цих Правил.

Знак 1.32 поза населеними пунктами повинен установлюватись перед усіма позначеними знаками 5.35.1, 5.35.2 і (або) розміткою 1.14 нерегульованими пішохідними переходами, а в населених пунктах - перед переходами, відстань видимості яких менша ніж 150 м.

Знак допускається не установлювати перед пішохідними переходами, розміщеними на перехрестях.

1.33 "Діти". Ділянка дороги, на якій можлива поява дітей з території дитячого закладу (дошкільний заклад, школа, оздоровчий табір тощо), що прилягає безпосередньо до дороги.


1.33



7.2.1

Дорожній знак інформує учасників дорожнього руху про наближення до місця, де можливий вихід на проїзну частину дітей. У таких місцях пунктом 12.10 цих Правил передбачено додаткове обмеження швидкісного режиму. Наближаючись до таких місць, водії зобов'язані знизити швидкість руху свого транспортного засобу, а у разі появи дітей або підлітків на проїзній частині зупинитися з дотриманням Правил дорожнього руху.

Знак повинен установлюватись перед ділянками доріг, на які є вихід з території дитячих закладів (дошкільних закладів, шкіл, дитячих таборів тощо), що прилягають безпосередньо до даної дороги.

Знак повинен повторюватись. Перший знак повинен бути установлений на відстані 100 м, а другий - не меншій ніж 50 м від початку небезпечної ділянки. З повторним знаком повинна застосовуватись табличка 7.2.1, на якій зазначають довжину ділянки дороги, що прилягає безпосередньо до території* дитячого закладу.

1.34 "Виїзд велосипедистів". Ділянка дороги, на якій можлива поява велосипедистів, або місце перехрещення з велосипедною доріжкою поза перехрестям.


1.34


4.12


4.14

Знак повинен установлюватись поза перехрестями перед перехрещеннями з велосипедною доріжкою, позначеною знаками 4.12, 4.14, а також на ділянці дороги де можлива раптова поява велосипедистів та їх рух через проїзну частину.

1.35 "Перегін худоби". Ділянка дороги, на якій можлива поява худоби.
1.36 "Дикі тварини". Ділянка дороги, на якій можлива поява диких тварин.

Знак 1.35 повинен установлюватись перед ділянками доріг, що пролягають вздовж ферм, відкритих загонів, пасовищ, де худоба може вийти на проїзну частину дороги, та перед місцями, де переганяють худобу дорогою.


1.35

Знак 1.36 повинен установлюватись перед ділянками доріг що пролягають територією заповідників, мисливських господарств, лісових масивів тощо, якщо на них можлива поява диких тварин, і застосовуватись з табличкою 7.2.1.


1.36

Слід мати на увазі, що зіткнення із великим тваринам призводить до тяжких наслідків. Тому водії зобов'язані рухатися зі швидкістю, що забезпечує своєчасну зупинку у разі появи на дорозі тварини.

1.37 "Дорожні роботи". Ділянка дороги, на якій виконуються дорожні роботи.

Знак повинен установлюватись перед місцями проведення будь-яких видів робіт на дорозі. За умов, коли знак неможливо установити відповідно до вимог ДСТУ 4100 (пп. 10.3.2, 10.3.4), допускається установлювати другий знак 1.37 безпосередньо біля початку ділянки проведення робіт, при цьому за початок ділянки потрібно вважати перший за ходом руху напрямний або огороджувальний пристрій.


1.37



3.29

У разі проведення короткострокових робіт, пов'язаних з профілактичним оглядом колодязів підземних інженерних мереж або прибиранням проїзної частини, допускається установлювати один знак 1.37 на пересувній опорі на відстані 10-15 м від місця проведення робіт.

На дорогах, що мають щонайменше дві смуги для руху в одному напрямку, знак 1.37 повинен застосовуватись разом із знаками 4.7, 4.8, які використовуються для позначення лінії відхилення траєкторії руху транспортних засобів у місцях проведення ремонтних робіт, знаками 5.24.1, 5.24.2 - на до-рогах, що мають розділювальну смугу, і установлюватись згідно з вимогами ДСТУ 4100.

Якщо перед ділянкою дороги, де проводяться дорожні роботи, застосовано й інші знаки, то знак 1.37 повинен установлюватись першим за ходом руху, окрім випадку, коли поза населеними пунктами застосовано знак 5.56.

1.38 "Затори в дорожньому русі". Ділянка дороги, де звуження проїзної частини спричиняє затори в дорожньому русі внаслідок виконання дорожніх робіт чи з інших причин.

1.39 "Інша небезпека (аварійно небезпечна ділянка)". Небезпечна ділянка дороги у місцях, де ширина проїзної частини, радіуси заокруглень тощо не відповідають вимогам будівельних норм, а також місце або ділянка концентрації дорожньо-транспортних пригод.

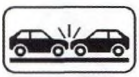
У разі встановлення знака 1.39 у місцях або на ділянках концентрації дорожньо-транспортних пригод залежно від виду небезпеки разом із знаком обов'язково встановлюються таблички 7.21.1-7.21.4;

Знак 1.39 повинен установлюватись перед небезпечними ділянками доріг у місцях, де ширина проїзної частини, радіуси заокруглень тощо не відповідають вимогам Державних будівельних норм (ДБН), а також перед місцем або ділянкою концентрації ДТП, визначених у встановленому порядку.


1.38


1.39

Наближаючись до таких місць, водії зобов'язані зменшити швидкість руху свого транспортного засобу, а в разі виникнення небезпеки для руху - зупинитись із дотриманням вимог цих Правил.


7.21.1


7.21.2

1.40 "Кінець дороги з удосконаленим покриттям". Перехід дороги з удосконаленим покриттям у гравійну чи грунтову дорогу.


7.21.3


7.21.4


1.40

Побачивши такий знак, водій транспортного засобу зобов'язаний зменшити швидкість руху. Це пов'язано зі зміною рівня зчеплення коліс. Якщо своєчасно не вдатися до зниження швидкості, транспортний засіб може втратити керування і опинитися за межами дороги - у кюветі або у дереві.

Попереджувальні знаки, за винятком знаків 1.4.1-1.4.3, 1.29-1.31.6, установлюються поза населеними пунктами на відстані 150-300 м, у населених пунктах - на відстані 50-100 м до початку небезпечної ділянки. У разі потреби знаки встановлюються і на іншій відстані, яка зазначається на табличці 7.1.1.

Знаки 1.6 і 1.7 встановлюються безпосередньо перед початком підйомів або спусків, розташованих один за одним.

На знаках 1.23.1-1.23.4 зображення прилягань відповідає реальній конфігурації перехрестя.

Знаки 1.23.3 і 1.23.4 встановлюються, коли відстань між приляганнями другорядних доріг менше ніж 50 м у населених пунктах і 100 м - поза ними.

Знаки 1.29 і 1.30 встановлюються безпосередньо перед залізничним переїздом.

Знак 1.31.1 установлюється з першим (головним) по ходу руху знаком 1.27 або 1.28, знак 1.31.4 - з дублюючим, який встановлюється на лівому боці проїзної частини, знаки 1.31.3 і 1.31.6 - з другим знаком 1.27 або 1.28, знаки 1.31.2 і 1.31.5 - самостійно (на рівномірній відстані між першим і другим знаками 1.27 або 1.28).

Знак 1.37 може бути встановлено на відстані 10-15 м до місця виконання короткотермінових дорожніх робіт на проїзній частині в населеному пункті.

Поза населеними пунктами знаки 1.8, 1.13-1.16, 1.25, 1.27, 1.28, 1.33 і 1.37, а в населених пунктах знаки 1.33 і 1.37 повторюються. Наступний знак встановлюється на відстані щонайменше 50 м до початку небезпечної ділянки.

Знаки 1.10, 1.12, 1.14, 1.15, 1.37 і 1.38 - тимчасові і встановлюються на період, необхідний для виконання відповідних робіт на дорозі.

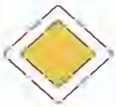
В такому випадку знаки 1.10, 1.12, 1.14, 1.15, 1.37, 1.38 повинні мати лише жовтий фон.

## 2. Знаки пріоритету

Дорожні знаки пріоритету встановлюють черговість проїзду перехресть, перехрещень окремих проїзних частин, а також вузьких ділянок доріг. Дані знаки попереджують виникнення конфліктних ситуацій, наділяючи одного із учасників дорожнього руху переважним правом на рух і зобов'язуючи інших дати йому дорогу.

2.1 "Дати дорогу". Водій повинен дати дорогу транспортним засобам, що під'їжджають до нерегульованого перехрестя по головній дорозі, а за наявності таблички 7.8 - транспортним засобам, що рухаються по головній дорозі.


2.1


2.3


1.22


1.23.1


1.23.2


1.23.4



7.1.1



7.1.2

Знак повинен установлюватись безпосередньо перед виїздом на дорогу, по якій знаками 2.3 або 1.22, 1.23.1-1.23.4 надано переважне право проїзду даного перехрестя, а також на початку смуги розгону.

Якщо у місцях виїзду на дорогу, на якій транспортні засоби користуються переважним правом проїзду перехрестя, є смуга розгону, то знак 2.1 повинен установлюватись перед початком цієї смуги.

Допускається установлювати знак 2.1 перед виїздами на дорогу з покриттям з лісових просік, польових та інших доріг без покриття, а також у місцях виїзду на дорогу з територій гаражів, АЗС, майданчиків відпочинку тощо.

Знак 2.1 з табличкою 7.1.1 або 7.1.2 на дорогах поза населеними пунктами, за винятком доріг без покриття, повинен установлюватись попередньо на відстані 150-300 м від перехрестя

якщо перед перехрестям установлено відповідно знак 2.1 або 2.2.

Проїжлжаючи даний знак, водій зобов'язаний дати дорогу іншим транспортним засобам, зупинка перед даним знаком необов'язкова. Знак не діє, якщо на перехресті працює світлофор або рухом через перехрестя керує регулювальник.



2.2


7.8

2.2 "Проїзд без зупинки заборонено". Забороняється проїзд без зупинки перед розміткою 1.12 (стоп-лінія), а якщо вона відсутня - перед знаком. Необхідно дати дорогу транспортним засобам, що рухаються дорогою, яка перетинається, а за наявності таблички 7.8 - транспортним засобам, що рухаються головною дорогою, а також праворуч рівнозначною дорогою.

Знак 2.2 має особливу восьмигранну форму і повинен установлюватись у місцях, де згідно з вимогами п.10.4.2. може бути установлено знак 2.1, але не забезпечено видимість транспортних засобів, які наближаються дорогою, що перетинається. Якщо знак встановлено безпосередньо перед перехрестям, то йому повинен передувати знак 2.1 з додатковою табличкою 7.1.2.



2.2


2.1

Перед перехрестями, на яких головна дорога змінює напрямок, а також перехрестями зі складним плануванням, знак 2.2 повинен установлюватись з табличкою 7.8.



7.1.2


7.8

Знак 2.2 повинен установлюватись у місці, з якого для водія транспортного засобу, що зупинився, забезпечено видимість транспортних засобів, які рухаються дорогою, що перетинається. Знак 2.2 допускається встановлювати перед залізничними переїздами без охорони і перед тими, які не облаштовані світлофорною сигналізацією у тому разі, коли водій, який перебуває від переїзду на розрахунковій відстані видимості дороги, бачить поїзд, що перебуває на відстані не більшій як 50 м від переїзду. Знак 2.2 допускається установлювати також у разі виконання робіт на переїзді. Знак у цьому разі установлюють на відстані 10 м до найближчої рейки.

Проїжджаючи знак "Проїзд без зупинки заборонено", водій зобов'язаний зупинитися перед розміткою 1.12 (стоп-лінія), а за її відсутності - перед знаком, незалежно від наявності інших учасників дорожнього руху. Вимоги знаку не виконуються, якщо на перехресті працює світлофор або рухом через перехрестя керує регулювальник.

2.3 "Головна дорога". Надається право першочергового проїзду нерегульованих перехресть.

Знак повинен застосовуватись для позначення ділянки дороги, під час руху якою транспортні засоби мають переважне право проїзду перехрестя, і установлюється на початку такої ділянки дороги. У населених пунктах знак 2.3 повинен повторюватись перед кожним перехрестям, де надано переважне право проїзду перехрестя.


2.3


2.1

Допускається не повторювати знак 2.3 перед з'їздами з перехрещень та прилягань доріг в різних рівнях.

Перед перехрестями, на яких головна дорога змінює напрямок, а також перед перехрестями із складним плануванням знак 2.3 повинен установлюватись з табличкою 7.8 на відстані 150-300 м від перехрестя поза населеними пунктами, 50-100 м від перехрестя - у населених пунктах.


7.8


7.8

Перед перехрестями, на яких головна дорога змінює напрямок, а також перехрестями зі складним плануванням, на головній дорозі повинен установлюватись знак 2.3 з табличкою 7.8, а на другорядній - знак 2.1 з табличкою 7.8.

Знаки 2.1 і 2.2 допускається застосовувати для позначення окремих перехресть, на яких необхідно встановити черговість проїзду, відмінну від черговості проїзду перехрестя рівнозначних доріг.

Якщо на такому перехресті головна дорога змінює напрямок, то на головній дорозі перед перехрестям повинен бути установлений знак 2.3 з табличкою 7.8, а за перехрестям - знак 2.4 якщо на наступному перехресті ця дорога буде другорядною, або знак 2.3 - якщо буде головною.

На регульованих перехрестях знаки 2.1, 2.2 і 2.3 потрібно розміщувати на опорі світлофора, а якщо це неможливо - на відстані не більш ніж 5 м від опори таким чином, щоб вони в обох випадках не закривали сигнали основного світлофора.

2.4 "Кінець головної дороги". Скасовується право першочергового проїзду нерегульованих перехресть.


2.4


2.1

Знак повинен застосовуватись для позначення кінця дороги, позначеної знаком 2.3. Якщо дорога, позначена знаком 2.3, закінчується перед дорогою, учасникам руху по якій надано переважне право проїзду даного перехрестя, то знак 2.4 повинен бути установлений разом із знаком 2.1 або 2.2. В населених пунктах знак 2.4 допускається установлювати попередньо з табличкою 7.1.1.

Після проїзду знака 2.4 водій зобов'язаний на всіх наступних перехрестях виконувати загальні правила проїзду рівнозначних доріг, якщо за допомогою технічних засобів організації дорожнього руху не встановлено інший порядок їх проїзду.



2.2



7.1.1

2.5 "Перевага зустрічного руху". Забороняється в'їзд на вузьку ділянку дороги, якщо це може утруднити зустрічний рух. Водій повинен дати дорогу зустрічним транспортним засобам, що розташовані на вузькій ділянці.

2.6 "Перевага перед зустрічним рухом". Вузька ділянка дороги, під час руху якою водій має перевагу стосовно зустрічних транспортних засобів.


2.5


2.6

Знаки 2.5 і 2.6 потрібно застосовувати, щоб організувати рух в місцях, де роз'їхатися зустрічним транспортним засобам неможливо або небезпечно (вузькі ділянки доріг, мости з шириною проїзної частини менше 6 м тощо), за умов інтенсивності руху, яка забезпечує саморегулювання зустрічного роз'їзду, і видимості всієї вузької ділянки дороги та протилежного в'їзду на неї з кожного кінця вузької ділянки дороги.



7.1.1


1.5.1

На ділянках доріг з поздовжнім схилом знаки 2.5 і 2.6 необхідно застосовувати таким чином, щоб перевага надавалась транспортним засобам, що рухаються вгору.


1.5.2


1.5.3

Знаки 2.5 і 2.6 повинні установлюватись безпосередньо перед вузькою ділянкою дороги з її про-тилежних кінців. Знак 2.5 повинен встановлюватися і попередньо з табличкою 7.1.1 на одній опорі із знаками 1.5.1-1.5.3.

Знаки 2.1-2.3, 2.5 і 2.6 встановлюються безпосередньо перед перехрестям або вузькою ділянкою дороги, крім того, знак 2.3 на початку, а знак 2.4 - в кінці головної дороги. Знак 2.3 - з табличкою 7.8 обов'язково повторюється перед перехрестям, на якому головна дорога змінює свій напрямок.

Поза населеними пунктами на дорогах з твердим покриттям знак 2.1 повторюється з додатковою табличкою 7.1.1.

Якщо безпосередньо перед перехрестям встановлено знак 2.2, то йому повинен передувати знак 2.1 з додатковою табличкою 7.1.2.

Якщо знак 2.2 встановлений перед залізничним переїздом, що не охороняється та не обладнаний світлофорною сигналізацією, водій повинен зупинитися перед стоп-лінією, а за її відсутності - перед цим знаком.

### 3. Заборонні знаки

Заборонні знаки призначені для організації особливого порядку та режиму руху учасників дорожнього руху або окремих категорій транспортних засобів. Ці знаки вводять обмеження руху або скасовують його.

Правилами оговорена зона дії кожного заборонного знаку та ділянка дороги, на яку вона поширюється. Зона дії більшості таких знаків - від місця установки до найближчого перехрестя за ним, а в населених пунктах, де немає перехресть, - до кінця населеного пункту. Дія знаків не переривається в місцях виїзду з прилеглих до дороги територій і в місцях перехрещення (прилягання) з польовими, лісовими та іншими дорогами без покриття, перед якими не встановлено знаки пріоритету.

Зону дії деяких знаків може бути зменшено застосуванням табличок 7.2.1, 7.2.3 "Зона дії", або установкою в кінці зони дії інших знаків.

Перед дорогами, що прилягають до головної, деякі заборонні знаки встановлюються разом із табличкою 7.3.1-7.3.3 "Напрямок дії". Винятком є знак 3.21 "В'їзд заборонено" - він не може бути встановлений разом із зазначеними табличками.

3.1 "Рух заборонено". Забороняється рух усіх транспортних засобів у випадках, коли: початок пішохідної зони позначено знаком 5.33; дорога та (або) вулиця перебуває в аварійному стані і непридатна для руху транспортних засобів; у такому випадку обов'язково додатково встановлюється знак 3.43.

Знак забороняє рух усіх транспортних засобів на окремих ділянках доріг. Правила дають виключний перелік таких ділянок



3.1



7.18

Дія знаку не поширюється: на транспортні засоби, що рухаються за встановленими маршрутами; за наявності під ним таблички 7.18 на водіїв-інвалідів, що керують мотоколяскою або автомобілем, позначеними розпізнавальним знаком "Інвалід"; на транспортні засоби, що обслуговують громадян чи належать громадянам, які проживають або працюють у цій зоні, а також на транспортні засоби, що обслуговують підприємства, які розташовані у позначеній зоні. У таких випадках транспортні засоби повинні в'їжджати до позначеної зони і виїжджати з неї на найближчому перехресті до місця призначення.




3.43

3.2 "Рух механічних транспортних засобів заборонено".

Даний дорожній знак забороняє рух тільки транспортних засобів, обладнаних двигуном внутрішнього згоряння або електродвигуном. На решту транспортних засобів (гужові вози, велосипеди тощо) заборона не поширюється.



3.2



7.18

Дія знаку не поширюється: на транспортні засоби, що рухаються за встановленими маршрутами; за наявності під ним таблички 7.18 на водіїв-інвалідів, що керують мотоколяскою або автомобілем, позначеними розпізнавальним знаком "Інвалід"; на транспортні засоби, що обслуговують громадян чи належать громадянам, які проживають або працюють у цій зоні, а також на транспортні засоби, що обслуговують підприємства, які розташовані у позначеній зоні. У таких випадках транспортні засоби повинні в'їжджати до позначеної зони і виїжджати з неї на найближчому перехресті до місця призначення.

3.3 "Рух вантажних автомобілів заборонено". Забороняється рух вантажних автомобілів і составів транспортних засобів з дозволеною максимальною масою понад 3,5 т (якщо на знакові не зазначена маса) або з такою, що перевищує зазначену на знакові, а також тракторів, самохідних машин і механізмів.


3.3

Знак повинен застосовуватись, щоб розвантажити найбільш напружені транспортні магістралі або окремі райони населених пунктів.

Дія знака не поширюється: на вантажні автомобілі, які мають похилу білу смугу на зовнішній бічній поверхні або перевозять групи людей, а також на транспортні засоби, що обслуговують громадян чи належать громадянам, які проживають або працюють у цій зоні, а також на транспортні засоби, що обслуговують підприємства, які розташовані у позначеній зоні. У таких випадках транспортні засоби повинні в'їжджати до позначеної зони і виїжджати з неї на найближчому перехресті до місця призначення.

3.4 "Рух з причепом заборонено". Забороняється рух вантажних автомобілів і тракторів з причепами будь-якого типу, а також буксирування механічних транспортних засобів.


3.4

Знак не забороняє рух легкових автомобілів із причепами будь-якого типу.

Дія знака не поширюється на транспортні засоби, що обслуговують громадян чи належать громадянам, які проживають або працюють у цій зоні, а також на транспортні засоби, що обслуговують підприємства, які розташовані у позначеній зоні. У таких випадках транспортні засоби повинні в'їжджати до позначеної зони і виїжджати з неї на найближчому перехресті до місця призначення.

3.5 "Рух тракторів заборонено". Забороняється рух тракторів, самохідних машин і механізмів.

3.6 "Рух мотоциклів заборонено".

3.7 "Рух на мопедах заборонено". Забороняється рух на мопедах і велосипедах з підвісним двигуном.

3.8 "Рух на велосипедах заборонено".


3.5


3.6


3.7


3.8

Дія знаків 3.5-3.8 не поширюється на транспортні засоби, що обслуговують громадян чи належать громадянам, які проживають або працюють у цій зоні, а також на транспортні засоби, що обслуговують підприємства, які розташовані у позначеній зоні. У таких випадках транспортні засоби повинні в'їжджати до позначеної зони і виїжджати з неї на найближчому перехресті до місця призначення.

Знаки 3.1-3.8 повинні установлюватись на кожному в'їзді на ділянку дороги або територію, де заборонено рух відповідних видів транспортних засобів, при цьому перед боковими виїздами на дорогу зазначені знаки повинні застосовуватися з однією з табличок 7.3.1-7.3.3 "Напрямок дії".

3.9 "Рух пішоходів заборонено".

3.10 "Рух з ручними візками заборонено".


3.9


3.10

Знаки 3.9 і 3.10 повинні застосовуватись відповідно, щоб заборонити рух пішоходів і осіб, що рухаються з ручними візками на ділянках доріг, де він недопустимий (транспортні тунелі, мости, шляхопроводи, естакади, що не мають пішохідних доріжок або тротуарів, ділянки доріг, що ремонтуються тощо), і установлюватись з того боку дороги, на якому треба ввести заборону.

Дія знаків 3.9, 3.10 поширюється лише на той бік дороги, на якому вони встановлені.

3.11 "Рух гужових возів (саней) заборонено". Забороняється рух гужових возів (саней), тварин під сідлом або в'юком, а також прогін худоби.

Дія знака не поширюється на транспортні засоби, що обслуговують громадян чи належать громадянам, які проживають або працюють у цій зоні, а також на транспортні засоби, що обслуговують підприємства, які розташовані у позначеній зоні. У таких випадках транспортні засоби повинні в'їжджати до позначеної зони і виїжджати з неї на найближчому перехресті до місця призначення.


3.11

У разі заборони руху транспортних засобів і пішоходів знаками 3.5-3.11 на одному знакові може бути нанесено не більше трьох їх символів, розділених між собою.

3.12 "Рух транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, заборонено".
3.13 "Рух транспортних засобів, що перевозять вибухівку, заборонено".
3.14 "Рух транспортних засобів, що перевозять речовини, які забруднюють воду, заборонено".


3.12


3.13


3.14


7.3.1

Знаки 3.11-3.14 повинні установлюватись на кожному в'їзді на ділянку дороги або територію, де заборонено рух відповідних видів транспортних засобів, при цьому перед боковими виїздами на дорогу вказані знаки повинні застосовуватись з однією з табличок 7.3.1-7.3.3.

Знаки 3.12-3.14 з табличкою 7.1.1 повинні установлюватись безпосередньо перед початком ділянки дороги, перевезення відповідних вантажів якою заборонено (центральна частина міста, житлові масиви і т. ін.).

3.15 "Рух транспортних засобів, маса яких перевищує ... т, заборонено". Забороняється рух транспортних засобів, у тому числі їх составів, загальна фактична маса яких перевищує зазначену на знакові.

Знак повинен застосовуватись, щоб заборонити рух транспортних засобів через штучні споруди (мости, шляхопроводи тощо) з обмеженою несучою спроможністю, в тому числі тягачів з причепами або напівпричепами, загальна фактична маса яких (включаючи масу пасажирів і вантажу) перевищує зазначену на знаку. На знаку повинна зазначатись допустима маса, що встановлена виходячи з фактичної несучої спроможності штучної споруди, визначеної за результатами спеціальних обстежень і випробувань.



3.15

У разі встановлення знака на ділянці дороги поміж перехрестями, на початку ділянки (на найближчому чи одному з ближніх перехресть), повинен бути встановлений такий самий знак з табличкою 7.1.1 "Відстань до об'єкта" та зазначено напрямок об'їзду ділянки на якій введено обмеження.

Зона дії знаків 3.1-3.15 - від місця встановлення до найближчого перехрестя за ним, а в населених пунктах, де немає перехресть, - до кінця населеного пункту. Дія знаків не переривається в місцях виїзду з прилеглих до дороги територій і в місцях перехрещення (прилягання) з польовими, лісовими та іншими дорогами без покриття, перед якими не встановлено знаки пріоритету.

3.16 "Рух транспортних засобів, навантаження на вісь яких перевищує ... т, заборонено". Забороняється рух транспортних засобів, у яких фактичне навантаження на будь-яку вісь більше зазначеної на знакові.

Знак повинен застосовуватись, щоб заборонити рух транспортних засобів, у яких фактичне навантаження на будь-яку вісь більше від зазначеного на знаку. На знаку 3.16 повинно бути зазначено допустиме навантаження на вісь, яке визначають виходячи з фактичної несучої спроможності штучної споруди або



3.16



7.1.1

дорожнього одягу. У разі встановлення знака на ділянці дороги поміж перехрестями, на початку ділянки (на найближчому чи одному з ближніх перехресть), повинен бути встановлений такий самий знак з табличкою 7.1.1 "Відстань до об'єкта" та зазначено напрямок об'їзду ділянки на якій введено обмеження.

Дія знака 3.16 поширюється на ту дорогу (ділянку дороги), на початку якої встановлено цей знак.

3.17 "Рух транспортних засобів, ширина яких перевищує ... м, заборонено". Забороняється рух транспортних засобів, габаритна ширина яких (з вантажем чи без нього) більша зазначеної на знакові.



3.17



7.1.1

Ширина транспортного засобу, зазначена на знаку 3.17, повинна бути менше від фактичної на 0,2 м.

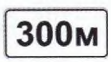
Рух транспортних засобів, ширина яких перевищує 2,65 м має узгоджуватися із Державтоінспекцією МВС України, оскільки їхній рух є небезпечним. Небезпека для руху пов'язана з тим, що мінімальна шина смуги для руху механічних транспортних засобів становить 3 м, а в деяких випадках, наприклад, якщо смута призначена для руху легкових автомобілів, ширина проїзної частини може бути знижена до 2,75 м.

У разі встановлення знака на ділянці дороги поміж перехрестями, на початку ділянки (на найближчому чи одному з ближніх перехресть), повинен бути встановлений такий самий знак з табличкою 7.1.1 "Відстань до об'єкта" та зазначено напрямок об'їзду ділянки на якій введено обмеження.

3.18 "Рух транспортних засобів, висота яких перевищує ... м, заборонено". Забороняється рух транспортних засобів, габаритна висота яких (з вантажем чи без нього) більша зазначеної на знакові.



3.18



7.1.1

Знак повинен застосовуватись, щоб заборонити рух транспортних засобів, габаритна висота яких з вантажем або без нього більша від зазначеної на знаку, якщо відстань від поверхні дорожнього покриття до низу прогінної будови штучної споруди, лінії електропередачі тощо, дорівнює або менша ніж 5 м.

Висота, яку зазначають на знаку 3.18, повинна бути менша від фактичної на 0,2-0,4 м, зокрема для шляхопроводів, якими проходить автомобільна дорога або залізниця, відповідно на 0,3 або 0,4 м. Різницю між фактичною і зазначеною висотою допускається збільшувати залежно від рівності дорож-нього покриття. Знак 3.18 допускається повторно установлювати на прогоні штучної споруди, а у разі наявності перед ним габаритних воріт - на воротах.

У разі встановлення знака на ділянці дороги поміж перехрестями, на початку ділянки (на найближчому чи одному з ближніх перехресть), повинен бути встановлений такий самий знак з табличкою 7.1.1 "Відстань до об'єкта" та зазначено напрямок об'їзду ділянки на якій введено обмеження.

Дія знаків 3.17, 3.18 поширюється на те місце, перед яким встановлено цей знак.

Необхідно пам'ятати, що якщо висота транспортного засобу більше 4 м (контейнеровози більш 4,35 м), їх рух має бути узгоджений із Державтоінспекцією МВС України.



3.19



7.1.1



5.57.1



5.57.2

3.19 "Рух транспортних засобів, довжина яких перевищує ... м, заборонено". Забороняється рух транспортних засобів, габаритна довжина яких (з вантажем чи без нього) більша зазначеної на знакові.

Знак повинен застосовуватись, щоб заборонити рух транспортних засобів (автопоїздів) габаритна довжина яких з вантажем або без нього більша від зазначеної на знаку, на ділянках

доріг, де рух або роз'їзд із зустрічними транспортними засобами ускладнений (ділянки доріг з вузькою проїзною частиною, тісною забудовою, крутими поворотами тощо).

Якщо довжина транспортного засобу (автопоїзда) перевищує 22 м (маршрутні транспортні засоби - 25 м), то їх рух має бути узгоджений із Державтоінспекцією МВС України.

У разі встановлення знака на ділянці дороги поміж перехрестями, на початку ділянки (на найближчому чи одному з ближніх перехресть), повинен бути встановлений такий самий знак з табличкою 7.1.1 "Відстань до об'єкта" та зазначено напрямок об'їзду ділянки на якій введено обмеження.

3.20 "Рух транспортних засобів без дотримання дистанції ... м заборонено". Забороняється рух транспортних засобів з дистанцією між ними менше зазначеної на знакові.

Знак повинен застосовуватись у випадках, коли необхідно забезпечити між транспортними засобами, що рухаються, дистанцію не меншу від зазначеної на знаку (на мостах, шляхопроводах з великими прогонами обмеженої вантажопідйомності, льодових переправах, у тунелях тощо).



3.20



7.2.1

3.21 "В'їзд заборонено". Забороняється в'їзд усіх транспортних засобів з метою:

- запобігання зустрічному руху транспортних засобів на ділянках доріг з одностороннім рухом;
- запобігання виїзду транспортних засобів назустріч загальному потоку на дорогах, позначених знаком 5.8;
- організації відокремленого в'їзду і виїзду на майданчиках, що використовуються для стоянки транспортних засобів, майданчиках відпочинку, автозаправних станцій тощо;
- запобігання в'їзду на окрему смугу руху, при цьому знак 3.21 повинен застосовуватись разом з табличкою 7.9.

Знак повинен застосовуватись, щоб заборонити в'їзд усіх транспортних засобів у випадках, коли треба:

- запобігти зустрічному руху транспортних засобів на ділянках доріг з одностороннім рухом, при цьому на дорогах з декількома проїзними частинами, відокремленими одна від одної бульваром або підійнятою розділювальною смугою, знак 3.21 допускається установлювати для кожної проїзної частини з одностороннім рухом;
- запобігти виїзду транспортних засобів назустріч загальному потоку на дорогах, позначених знаком 5.8;
- організувати відокремлений в'їзд і виїзд на майданчиках, що використовуються для стоянки транспортних засобів, майданчиках відпочинку, АЗС тощо;
- заборонити в'їзд на окрему смугу руху, при цьому знак 3.21 повинен застосовуватись разом з табличкою 7.9.


3.21


7.9



7.1.1


7.3.1


7.5.1


7.5.2


7.5.3


7.5.4

У разі установлення знака 3.21 на ділянці дороги між перехрестями, на початку ділянки повинен бути установлений попередній знак 3.21 з табличкою 7.1.1.

Не допускається застосовувати знак 3.21 з табличками 7.3.1-7.3.3, 7.5.1-7.5.8.

Дія знака не поширюється на транспортні засоби, що рухаються за встановленими маршрутами.

Зона дії знаків 3.19-3.21 - від місця встановлення до найближчого перехрестя за ним, а в населених пунктах, де немає перехресть, - до кінця населеного пункту. Дія

знаків не переривається в місцях виїзду з прилеглих до дороги територій і в місцях перехрещення (прилягання) з польовими, лісовими та іншими дорогами без покриття, перед якими не встановлено знаки пріоритету.

3.22 "Поворот праворуч заборонено".
3.23 "Поворот ліворуч заборонено". Забороняється поворот ліворуч транспортних засобів. При цьому розворот дозволяється.


3.22


3.23

Знаки 3.22 і 3.23 повинні застосовуватись, щоб заборонити поворот на найближчому перетині проїзних частин у випадках, коли потрібний порядок руху неможливо забезпечити за допомогою знаків 4.1-4.6 або 5.16, 5.18.

Дія знаків поширюється на перехрещення проїзних частин та інші місця, перед якими вони встановлені, і не поширюється на транспортні засоби, що рухаються за встановленими маршрутами.

3.24 "Розворот заборонено". Забороняється розворот транспортних засобів. При цьому поворот ліворуч дозволяється.


3.24

Знак повинен застосовуватись, щоб заборонити розворот на перехрестях, де цей маневр важко виконати або він створює небезпеку для руху інших транспортних засобів. Знак 3.24 не повинен застосовуватись для заборони розвороту в розривах розділювальних смуг на ділянках доріг між перехрестями.

Дія знака поширюється на перехрещення проїзних частин і інші місця, перед якими його встановлено, і не поширюється на транспортні засоби, що рухаються за встановленими маршрутами.

На дорогах з двома і більше смугами для руху в даному напрямку дублюючі знаки 3.23 і 3.24 повинні установлюватись над лівою з смуг, якими транспорт рухається у напрямку перехрестя, на дорогах з розділювальною смугою - на розділювальній смузі. На дорогах без розділювальної смуги, де для зустрічного руху є не більше ніж дві смуги, допускається встановлення дублюючого знака з лівого боку дороги.

3.25 "Обгін заборонено". Забороняється обгін усіх транспортних засобів (крім поодиноких*, що рухаються із швидкістю менше 30 км/год).

**Примітка*** Поодинокими вважаються одиночні транспортні засоби, автопоїзди, а також буксируючий транспортний засіб у зчепленні з буксированим.

3.26 "Кінець заборони обгону".


3.25


3.26

На дорогах з однією, двома або трьома смугами для руху в обох напрямках знак 3.26 допускається розташовувати тільки з лівого боку дороги на зворотному боці знака 3.25, призначеного для водіїв транспортних засобів, які рухаються в зустрічному напрямку.

3.27 "Обгін вантажним автомобілям заборонено". Забороняється вантажним автомобілям з дозволеною максимальною масою понад 3,5 т обганяти усі транспортні засоби (крім поодиноких, що рухаються із швидкістю менше 30 км/год). Тракторам забороняється обгін усіх транспортних засобів, крім поодиноких велосипедів, гужових возів (саней).

3.28 "Кінець заборони обгону вантажним автомобілям".

Знаки 3.25 і 3.27 повинні застосовуватись для заборони обгону всіх транспортних засобів відповідно всіма транспортними засобами або вантажними автомобілями, дозволена максимальна маса яких перевищує 3,5 т.

Знаки 3.25 і 3.27 повинні застосовуватись на дорогах з однією смугою для руху в


3.27


3.28

одному напрямку, якщо залежно від інтенсивності руху, ширини, стану проїзної частини створюється підвищена небезпека зустрічних зіткнень, при цьому знаки належить застосовувати з однією з табличок 7.4.4-7.4.7, а також разом з розміткою 1.1 згідно ДСТУ 2587.

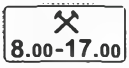
Знак 3.25 застосовується, у разі потреби, на ділянках доріг з обмеженою видимістю. Мінімальну відстань видимості залежно від швидкості руху наведено в таблиці 18 ДСТУ 4100-2002.



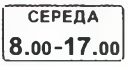
7.4.4



7.4.5



7.4.6



7.4.7

Зона дії знаків 3.25, 3.27 - від місця встановлення до найближчого перехрестя за ним, а в населених пунктах, де немає перехресть, - до кінця населеного пункту. Дія знаків не переривається в місцях виїзду з прилеглих до дороги територій і в місцях перехрещення (прилягання) з польовими, лісовими та іншими дорогами без покриття, перед якими не встановлено знаки пріоритету.

Зона дії знаків 3.25 і 3.27 може бути зменшена установкою в кінці зони їх дії знаків 3.26 "Кінець заборони обгону" або 3.28 "Кінець заборони обгону вантажним автомобілям", якщо немає потреби поширювати цю зону дії до найближчого за ходом руху перехрестя або до кінця населеного пункту.

На дорогах з однією, двома або трьома смугами для руху в обох напрямках знак 3.28 допускається розташовувати тільки з лівого боку дороги на зворотному боці знака 3.27, призначеного для водіїв транспортних засобів, які рухаються в зустрічному напрямку.

3.29 "Обмеження максимальної швидкості". Забороняється рух із швидкістю, що перевищує зазначену на знакові.

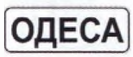


3.29

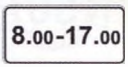

1.11

Знак повинен застосовуватись, щоб заборонити рух всіх транспортних засобів з більшою швидкістю, ніж зазначено на знаку, у разі потреби введення на ділянці дороги іншої максимальної швидкості, ніж на попередній ділянці.

На дорогах мінімальна межа обмеження швидкості не повинна бути нижче ніж 40 км/год, крім випадків, коли обмеження вводиться на ділянках із слизьким покриттям (ожеледиця, сніговий накат).



5.45



7.4.4

У разі обмеження швидкості руху на небезпечних ділянках дороги (населені пункти, небезпечні повороти, ділянки з обмеженою видимістю, місця звуження дороги тощо) зона дії знака повинна визначатись довжиною небезпечної ділянки.

Оскільки зона дії знаку 3.29 поширюється до перехрестя, то в разі потреби обмежити швидкість руху на небезпечній ділянці за перехрестям, треба повторно встановити знак 3.29.

Якщо обмеження максимальної швидкості, що його вводять на даній ділянці дороги, більш ніж на 20 км/год змінює її значення проти дозволеної швидкості руху на попередній ділянці, то треба викори-стовувати ступінчасте обмеження швидкості з кроком не більше ніж 20 км/год послідовним встановлен-ням знаків 3.29, розміщених один від одного на відстані від 100 до 150 м.

Ступінчасте обмеження швидкості не повинно застосовуватись перед населеними пунктами, по-значеними знаком 5.45, якщо видимість знаку становить більше 150 м.

Знак 3.29 слід установлювати з табличкою 7.4.4, що зазначає час його дії, якщо обмеження вводять на визначені години, наприклад, біля шкіл, заводських прохідних і т. ін.

Величину допустимої швидкості руху в населених пунктах слід установлювати залежно від їх дов-жини, відстані від краю проїзної частини до лінії забудови, інтенсивності пішохідного руху. Цю залежність наведено в таблиці 19 ДСТУ 4100.

Обмеження швидкості руху на спусках доцільно вводити, якщо спуск закінчується кривою в плані малого радіуса, мостом з шириною проїзної частини, що

дорівнює або менша від ширини проїзної ча-стини дороги і т.ін. У разі визначення максимальної межі обмеження швидкості в кінці спусків необхідно враховувати дорожні умови, відповідно до таблиці 20 ДСТУ 4100.

На прямих горизонтальних ділянках дороги перед малими мостами з однією смугою руху в кожному напрямку максимально допустиму швидкість слід визначати для всього транспортного потоку відповідно до таблиці 21 ДСТУ 4100.

Зона дії знаку - від місця встановлення до найближчого перехрестя за ним, а в населених пунктах, де немає перехресть, - до кінця населеного пункту. Дія знаків не переривається в місцях виїзду з прилеглих до дороги територій і в місцях перехрещення (прилягання) з польовими, лісовими та іншими дорогами без покриття, перед якими не встановлено знаки пріоритету.

Зона дії знаку може бути зменшена установкою в кінці зони його дії знаку 3.30 "Кінець обмеження максимальної швидкості" або зміною на знакові величини максимальної швидкості руху.



3.30

3.30 "Кінець обмеження максимальної швидкості".

Знак повинен застосовуватись для позначення кінця зони дії знака 3.29, якщо немає потреби поширювати цю зону дії до найближчого за ходом руху перехрестя або до кінця населеного пункту.

На дорогах з однією, двома або трьома смугами для руху в обох напрямках знак 3.30 допускається розташовувати тільки з лівого боку дороги на зворотному боці знака 3.29, призначеного для водіїв транспортних засобів, які рухаються в зустрічному напрямку.

3.31 "Зона обмеження максимальної швидкості". Забороняється в зоні (населений пункт, мікрорайон, зона відпочинку тощо) рух із швидкістю, яка перевищує зазначену на знакові.

3.32 "Кінець зони обмеження максимальної швидкості".



3.31



3.32

Знак 3.31 повинен застосовуватись у тому разі, коли швидкість треба обмежити на якійсь території (зона відпочинку, парк, автодром і т. ін., де немає чітко визначених доріг).

Знак 3.32 повинен застосовуватись для позначення кінця зони дії знака 3.31, якщо немає потреби поширювати цю зону дії до найближчого за ходом руху перехрестя або до кінця населеного пункту.

На дорогах з однією, двома або трьома смугами для руху в обох напрямках знак 3.32 допускається розташовувати тільки з лівого боку дороги на зворотному боці знака 3.31, призначеного для водіїв транспортних засобів, які рухаються в зустрічному напрямку.

3.33 "Подачу звукового сигналу заборонено". Забороняється користування звуковими сигналами, крім випадків, коли без цього неможливо запобігти дорожньо-транспортній пригоді.


3.33



7.2.1

Знак повинен застосовуватись, щоб заборонити користування звуковими сигналами поза населеними пунктами, тому що подавати звуковий сигнал у населених пунктах забороняється. Як виняток, його можна подавати, якщо без цього неможливо уникнути дорожньо-транспортної пригоди (п.9.5 ПДР).

3.34 "Зупинку заборонено". Забороняються зупинка і стоянка транспортних засобів, крім таксі, що здійснює посадку або висадку пасажирів (розвантаження чи завантаження вантажу).


3.34



7.2.2


7.2.3


7.2.4

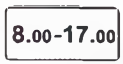


7.2.5



7.2.6


7.4.1



7.4.4


7.5.1


7.18

Знак повинен застосовуватись, щоб заборонити зупинку транспортних засобів і установлюється з того боку дороги, на якому вводиться заборона.

На ділянках доріг з кількістю смуг для руху в одному напрямку не менше двох знак 3.34 повинен застосовуватись там, де залежно від інтенсивності руху (таблиця 22 ДСТУ 4100), під час об'їзду транспортних засобів, що зупинилися, створюється підвищена небезпека зіткнень.

Допускається використання знака 3.34 разом із розміткою 1.4 - суцільною лінією жовтого кольору. При такому поєднанні зона дії знаку визначається довжиною лінії розмітки.

Дія знака поширюється тільки на той бік дороги, на якій він встановлений. Однак допускаються випадки, при яких дія знака може поширюватися на всю ширину дороги. У цьому випадку він встановлюється з однією з табличок 7.2.5 або 7.2.6 "Зона дії".

Дія знака не поширюється на транспортні засоби, що рухаються за встановленими маршрутами, а за наявності під знаками таблички 7.18 "Крім інвалідів" - на водіїв-інвалідів, керуючих мотоколяскою або автомобілем, позначеними розпізнавальним знаком "Інвалід".

Зона дії знаку - від місця встановлення до найближчого перехрестя за ним, а в населених пунктах, де немає перехресть, - до кінця населеного пункту. Дія знаків не переривається в місцях виїзду з прилеглих до дороги територій і в місцях перехрещення (прилягання) з польовими, лісовими та іншими дорогами без покриття, перед якими не встановлено знаки пріоритету.

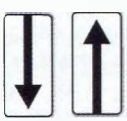
Зона дії знаку може бути зменшена табличкою 7.2.2 "Зона дії" (зображення стрілки і відстані дії знаку у попутному напрямку) на початку зони дії, а також установленням у кінці зони його дії дублюючого знака 3.34 із табличкою 7.2.3 "Зона дії" (зображення стрілки у зустрічному напрямку).

3.35 "Стоянку заборонено". Забороняється стоянка усіх транспортних засобів.


3.35



7.2.2


7.2.3


7.2.4


7.18


Умовний знак


7.4.1


7.5.1

Знак повинен застосовуватись, щоб заборонити стоянку транспортних засобів. У населеному пункті знак 3.35 повинен установлюватись з табличками 7.2.2 . - 7.2.6 "Зона дії", табличками 7.4.1 - 7.4.7, що позначають час дії знаку, 7.5.1-7.5.6 "Види транспортних засобів" або 7.18 "Крім інвалідів".

Допускається використання знака 3.35 разом з розміткою 1.10 - переривчаста лінія жовтого кольору. При такому поєднанні зона дії знаку визначається довжиною лінії розмітки.

Дія знака поширюється тільки на той бік дороги, на якому він установлений. Однак допускаються випадки, при яких дія знака може поширюватися на всю ширину дороги. У цьому випадку він установлюється із однією із табличок 7.2.5 або 7.2.6 "Зона дії".

Дія знака не поширюється на таксі з увімкненим таксометром, а за наявності під ним таблички 7.18 "Крім інвалідів" - на водіїв-інвалідів, керуючих мотоколяскою або автомобілем, позначеними розпізнавальним знаком "Інвалід".

Зона дії знаку - від місця встановлення до найближчого перехрестя за ним, а в населених пунктах, де немає перехресть, - до кінця населеного пункту. Дія знаків не переривається в місцях виїзду з прилеглих до дороги територій і в місцях перехрещення



7.2.2


7.2.3

(прилягання) з польовими, лісовими та іншими дорогами без покриття, перед якими не встановлено знаки пріоритету.

Зона дії знаку може бути зменшена табличкою 7.2.2 "Зона дії" (зображення стрілки та відстані дії знаку в попутному напрямку) на початку зони дії, а також установленням у кінці зони його дії дублюючого знака 3.34 з табличкою 7.2.3 "Зона дії" (зображення стрілки в зустрічному напрямку).

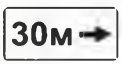
3.36 "Стоянку заборонено в непарні числа місяця".
3.37 "Стоянку заборонено в парні числа місяця".


3.36

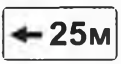

3.37

Дія знаків 3.36 - 3.37 поширюється лише на той бік дороги, на якій вони встановлені. Однак допускаються випадки, коли їхня дія може поширюватися на всю ширину дороги. У цьому випадку знаки встановлюються із однією з табличок 7.2.5 або 7.2.6 "Зона дії".

У разі одночасного застосування з обох боків проїзної частини знаків 3.36 і 3.37 час переміщення транспортних засобів із одного боку дороги на інший встановлюється з 19 год. 00 хв. до 24 год. 00 хв.



7.2.5



7.2.6

Дія знаків за наявності під ними таблички 7.18 "Крім інвалідів" не поширюється на водіїв-інвалідів, керуючих мотоколяскою або автомобілем, позначеними розпізнавальним знаком "Інвалід", а також на таксі з увімкненим таксометром.


7.18


Умовний знак

Зона дії знаків - від місця встановлення до найближчого перехрестя за ним, а в населених пунктах, де немає перехресть, - до кінця населеного пункту. Дія знаків не переривається в місцях виїзду з прилеглих до дороги територій і в місцях перехрещення (прилягання) з польовими, лісовими та іншими дорогами без покриття, перед якими не встановлено знаки пріоритету.



7.2.2


7.2.3

Зона дії знаку може бути зменшена табличкою 7.2.2 "Зона дії" (зображення стрілки та відстані дії знаку в попутному напрямку) на початку зони дії, а також установленням у кінці зони його дії дублюючого знака 3.34 із табличкою 7.2.3 "Зона дії" (зображення стрілки в зустрічному напрямку).

3.38 "Зона обмеженої стоянки". Визначає територію в населеному пункті, на якій тривалість стоянки обмежена незалежно від того, чи справляється за це плата. У нижній частині знака можуть бути зазначені умови обмеження стоянки. У відповідних випадках на знакові або додаткових табличках 7.4.1-7.4.7, 7.19 зазначаються дні і час доби, протягом яких діє обмеження, а також його умови.

Забороняється стоянка в позначеній зоні тривалістю більше тієї, яка зазначена на табличках 7.4.1-7.4.7, 7.19.

Знак 3.38 повинен застосовуватись за наявності чітко виявленої зони (окрема територія, площа тощо), на якій тривалість стоянки обмежена, незалежно від того, чи ще платна стоянка чи безплатна. У нижній частині знака або на додаткових табличках 7.4.1-7.4.7, 7.19 вказують дні і години доби, протягом яких діють обмеження, а також його умови. В кінці зони повинен бути установлений знак 3.39.



3.38



3.39

Дія знака не поширюється на таксі з увімкненим таксометром, а за наявності під знаками таблички 7.18 "Крім інвалідів" - на водіїв-інвалідів, керуючих мотоколяскою або автомобілем, позначеними розпізнавальним знаком "Інвалід".

3.39 "Кінець зони обмеженої стоянки".

3.40 "Митниця". Забороняється проїзд без зупинки біля митниці.

Знак встановлюється перед в'їздом на територію, де здійснюється митний контроль. Водіям транспортних засобів забороняється проїзд знака 3.40 без зупинки перед ним. В окремих випадках при інтенсивному русі через територію митного контролю проїзд знака 3.40 може регулювати уповноважена особа митної служби, в таких випадках проїзд знака 3.40 можна здійснити тільки з дозволу такої особи.




3.40

3.41 "Контроль". Забороняється проїзд без зупинки перед контрольними пунктами (пост міліції, карантинний пост, прикордонна зона, закрита територія, пункт оплати проїзду на платних дорогах тощо).

Застосовується лише за умови обов'язкового поетапного обмеження швидкості руху шляхом попереднього встановлення необхідної кількості знаків 3.29 та (або) 3.31 згідно з вимогами пункту 12.10 цих Правил.




3.41

3.42 "Кінець усіх заборон і обмежень". Визначає одночасно кінець дії усіх заборон і обмежень, що запроваджені забороннними дорожніми знаками 3.20, 3.25, 3.27, 3.29, 3.33-3.37.

Цей дорожній знак багато водіїв називають "забороннним знаком, який нічого не забороняє". Знак повинен застосовуватись, щоб позначити кінець зони дії одночасно декількох із знаків: 3.20, 3.25, 3.27, 3.29, 3.31, 3.33-3.38.

На дорогах з однією, двома або трьома смугами для руху в обох напрямках знак 3.42 допускається розташовувати тільки з лівого боку дороги на зворотному боці знаків, призначених для водіїв транспортних засобів, які рухаються в зустрічному напрямку.



3.42




3.43

3.43 "Небезпека". Забороняє рух усіх без винятку користувачів доріг, вулиць, залізничних переїздів у зв'язку з дорожньо-транспортною пригодою, аварією, проявом стихійного лиха чи іншою небезпекою для руху (зсув ґрунту, падіння каміння, сильний снігопад, повінь тощо).

Знак повинен застосовуватись, щоб заборонити рух транспортних засобів у зв'язку з дорожньо-транспортною пригодою, аварією, проявом стихійного лиха чи іншою небезпекою для руху (зсув ґрунту, падіння каміння, сильний снігопад, повінь тощо).

Не поширюється дія знаків:

3.1, 3.2, 3.21-3.24, 3.34 - на транспортні засоби, що рухаються за встановленими маршрутами;

3.1, 3.2, 3.35-3.38, а також знака 3.34 за наявності під ним таблички 7.18 на водіїв-інвалідів, що керують мотоколяскою або автомобілем, позначеними розпізнавальним знаком "Інвалід";

3.1-3.8, 3.11 - на транспортні засоби, що обслуговують громадян чи належать громадянам, які проживають або працюють у цій зоні, а також на транспортні засоби, що обслуговують підприємства, які розташовані у позначеній зоні. У таких випадках транспортні засоби повинні в'їжджати до позначеної зони і виїжджати з неї на найближчому перехресті до місця призначення;

3.3 - на вантажні автомобілі, які мають скісну білу смугу на зовнішній бічній поверхні або перевозять групи людей;

3.35-3.38 - на таксі з увімкненим таксометром.

Дія знаків 3.22-3.24 поширюється на перехрещення проїзних частин та інші місця, перед якими встановлено один з цих знаків.

Зона дії знаків 3.1-3.15, 3.19-3.21, 3.25, 3.27, 3.29, 3.33-3.37 - від місця встановлення до найближчого перехрестя за ним, а в населених пунктах, де немає перехресть, - до кінця населеного пункту. Дія знаків не переривається в місцях виїзду з прилеглих до дороги територій і в місцях перехрещення (прилягання) з польовими, лісовими та іншими дорогами без покриття, перед якими не встановлено знаки

пріоритету.

У разі заборони руху на ділянках доріг, позначених знаками 3.17-3.19, об'їзд слід здійснювати за іншим маршрутом.

Дія знаків 3.31 і 3.38 поширюється на всю відповідну зону.

Дія знаків 3.9, 3.10, 3.34-3.37 поширюється лише на той бік дороги, на якому вони встановлені.

Дія знака 3.16 поширюється на ту дорогу (ділянку дороги), на початку якої встановлено цей знак.

Дія знаків 3.17, 3.18 поширюється на те місце, перед яким встановлено цей знак.

Дія знака 3.29, що встановлений перед населеним пунктом, позначеним знаком 5.45, поширюється до цього знака.

У разі одночасного застосування знаків 3.36 і 3.37 час перестановки транспортних засобів з одного боку дороги на інший - з 19 до 24 год.

Зона дії знаків може бути зменшена:

для знаків 3.20 і 3.33 - застосуванням таблички 7.2.1;

для знаків 3.25, 3.27, 3.29, 3.31, 3.38 - установленням у кінці зони їх дії відповідно знаків 3.26, 3.28, 3.30, 3.32, 3.39;

для знака 3.29 - зміною на знакові величини максимальної швидкості руху;

для знаків 3.34-3.37 - табличкою 7.2.2 на початку зони дії, а також установленням у кінці їх зони дії дублюючих знаків 3.34-3.37 з табличкою 7.2.3.

Знак 3.34 може застосовуватися разом з розміткою 1.4, знак 3.35 - з розміткою 1.10, при цьому зона їх дії визначається за довжиною лінії розмітки.

У разі заборони руху транспортних засобів і пішоходів знаками 3.5-3.11 на одному знакові може бути нанесено не більше трьох їх символів, розділених між собою.

### 4. Наказові знаки

Наказові знаки призначені для введення необхідних режимів руху на проїзній частині. Вони встановлюються безпосередньо перед ділянками доріг, на яких вводяться такі режими. У разі застосування цих знаків в якості тимчасових, вони повинні встановлюватися на квадратних щитах жовтого кольору.

4.1 "Рух прямо".



4.1

Цей знак слід застосовувати для організації руху на перехрестях тільки прямо. Знак слід застосовувати також, щоб заборонити розвороти у розривах розділювальної смуги на ділянках доріг між перехрестями, при цьому знак належить установлювати тільки на розділю-вальній смузі.

На дорогах з двома і більше смугами для руху в даному напрямку знак 4.1 повинен установлюватись також над лівою з смуг, якими транспорт рухається в бік перехрестя. При цьому на дорогах з розділювальною смугою допускається установлювати знаки на розділювальній смузі, а на дорогах без розділювальної смуги, якщо кількість смуг для зустрічного руху не більша ніж дві, - з лівого боку дороги.

У разі необхідності знак 4.1 допускається застосовувати для дублювання розмітки 1.1 і 1.3, на-несеної для розділювання зустрічних потоків транспортних засобів, при цьому знак 4.1 повинен уста-новлюватись безпосередньо на початку ділянки дороги. Дія знака в цьому разі поширюється до най-ближчого перехрестя.

Дія знаку поширюється на перехрещення проїзних частин, перед яким він установлений. Дія знака 4.1, установленого на початку дороги або за перехрестям, поширюється на ділянку дороги до найближчого перехрестя. Знак не забороняє поворотів у двори, заправки, стоянки, паркові зони та інші прилеглі території, розташовані із правого боку від проїзної частини. Поворот ліворуч або розворот заборонений.

Дія знаку не поширюється на транспортні засоби, що рухаються за встановленими маршрутами.

4.2 "Рух праворуч".
4.3 "Рух ліворуч".


4.2 4.3

Знаки застосовуються для дозволу руху транспортних засобів на найближчому перетині проїзних частин тільки направо або наліво. Знак не забороняє розворот транспортних засобів.

На дорогах з двома і більше смугами для руху в даному напрямку знак 4.3 повинен установлюватись також над лівою з смуг, якими транспорт рухається в бік перехрестя. При цьому на дорогах з розділювальною смугою допускається установлювати знаки на розділювальній смузі, а на дорогах без розділювальної смуги, якщо кількість смуг для зустрічного руху не більша ніж дві, - з лівого боку дороги.

Дія знаків не поширюється на транспортні засоби, що рухаються за встановленими маршрутами.

4.4 "Рух прямо або праворуч".
4.5 "Рух прямо або ліворуч".


4.4 4.5

Знак 4.4 застосовується для дозволу руху транспортних засобів на найближчому перетині проїзних частин тільки прямо або праворуч.

Знак 4.5 застосовується для дозволу руху транспортних засобів на найближчому перетині проїзних частин тільки прямо або наліво і не забороняє розворот.

На дорогах з двома і більше смугами для руху в даному напрямку знак 4.5 повинен установлюватись також над лівою з смуг, якими транспорт рухається в бік перехрестя. При цьому на дорогах з розділювальною смугою допускається установлювати знаки на розділювальній смузі, а на дорогах без розділювальної смуги, якщо кількість смуг для зустрічного руху не більша ніж дві, - з лівого боку дороги.

Дія знаків 4.4, 4.5 не поширюється на транспортні засоби, що рухаються за встановленими маршрутами.

Якщо для регулювання руху на перехресті можуть бути використані як наказові знаки 4.3 чи 4.5, так і заборонний знак 3.22, належить застосовувати наказові знаки.

4.6 "Рух праворуч або ліворуч". Рух лише у напрямках, показаних стрілками на знаках 4.1-4.6.


4.6

Знак застосовується для дозволу руху транспортних засобів на найближчому перетині проїзних частин тільки направо або наліво і не забороняє розворот.

Дія знаків 4.1 - 4.6 поширюється безпосередньо на перехрещення проїзних частин, перед яким вони встановлені. Якщо необхідно продовжити дію якого-небудь наказового знаку за найближчим перетином доріг, його встановлюють повторно.

Дія знаку не поширюється на транспортні засоби, що рухаються за встановленими маршрутами.

4.7 "Об'їзд перешкоди з правого боку".
4.8 "Об'їзд перешкоди з лівого боку". Об'їзд лише з боку, показаного стрілкою на знаках 4.7 і 4.8.
4.9 "Об'їзд перешкоди з правого або лівого боку".


4.7 4.8

Знаки 4.7, 4.8, 4.9 повинні застосовуватись, щоб зазначити, що об'їзд острівців безпеки і різноманітних перешкод, що знаходяться на проїзній частині, дозволяється з боку (боків), зазначеного стрілкою (стрілками) на знаках.

У разі встановлення знаків 4.7-4.9 на стійках допускається під знаком встановлювати щити розміром 350 х 700 мм та нанесеною на них розміткою 2.3.

В місцях проведення ремонтних робіт знаки 4.7 і 4.8 допускається застосовувати для позначення лінії відхилення траєкторії руху транспортних засобів від перешкоди, яка повинна бути утворена не менше ніж п'ятьма знаками, при цьому нахил лінії до осі дороги повинен бути не менший ніж 1:10, 1:20, 1:50, якщо дозволена швидкість руху 40, 60 і більше 60 км/год відповідно.

4.10 "Круговий рух". Вимагає об'їзду клумби (центрального острівця) в напрямку, показаному стрілками на перехресті з круговим рухом.


4.9

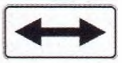

4.10

Знак повинен застосовуватись, щоб дозволити рух тільки у зазначеному стрілками напрямку, якщо організовано круговий рух транспортних засобів на перехресті (площі). Знак повинен установлюватись на кожному в'їзді на перехрестя (площу) з рухом по колу.


4.11


7.3.1


7.3.2


7.3.3

4.11 "Рух легкових автомобілів". Дозволяється рух лише легкових автомобілів, автобусів, мотоциклів, маршрутних транспортних засобів і вантажних автомобілів, дозволена максимальна маса яких не перевищує 3,5 т.

Знак повинен застосовуватись, щоб дозволити рух тільки легкових автомобілів, маршрутних транспортних засобів, що рухаються за установленими маршрутами, мотоциклів, автобусів, а також вантажних автомобілів, дозволена максимальна маса яких не перевищує 3,5 т.

Дія знака не поширюється на інші транспортні засоби, які обслуговують підприємства, розташовані в позначеній зоні, а також на транспортні засоби, що належать громадянам, які мешкають або працюють у цій зоні. Такі транспортні засоби повинні в'їжджати в позначену зону і виїжджати з неї за найкоротшими маршрутами.

Знак 4.11 повинен установлюватись на кожному виїзді на дорогу, рух якою дозволяється тільки зазначених транспортних засобів, при цьому перед боковими виїздами знаки повинні бути доповнені табличками 7.3.1-7.3.3.


4.12


4.13


4.14


4.15

4.12 "Доріжка для велосипедистів". Рух лише на велосипедах. Якщо немає тротуару або пішохідної доріжки, дозволяється також рух пішоходів.

4.13 "Доріжка для пішоходів". Рух лише пішоходів.

4.14 "Доріжка для пішоходів і велосипедистів". Рух пішоходів і велосипедистів.

4.15 "Доріжка для вершників". Рух лише вершників.

Знак 4.12 повинен застосовуватись, щоб позначати доріжки, рухатися якими дозволено тільки на велосипедах і мопедах.


7.9

Якщо смугу, призначену для руху велосипедистів, відокремлено від основної проїзної частини розміткою 1.1 за ДСТУ 2587, знак 4.12 у поєднанні з табличкою 7.9 повинен бути розташований над смугою. Якщо смугу відокремлено від основної проїзної частини бордюром або бар'єром, знак допускається установлювати праворуч від смуги.

Знак 4.12 повинен повторюватись після кожного перетину велосипедної доріжки з дорогою.

Знак 4.13 повинен повторюватись після кожного перетину пішохідної доріжки з дорогою.

Знак 4.14 установлюється на початку доріжки і дублюється після кожного перехрестя.

4.16 "Обмеження мінімальної швидкості". Рух із не меншою швидкістю, ніж зазначено на знакові, але і не більшою, ніж це передбачено пунктами 12.4-12.7 цих Правил.

4.17 "Кінець обмеження мінімальної швидкості".

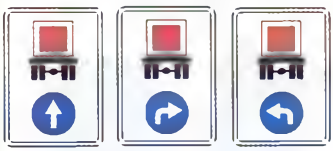
Знак 4.16 повинен застосовуватись для зазначення того, що на дорозі або окремій смузі руху, наприклад на затяжних підйомах, рух дозволяється тільки із зазначеною або більшою швидкістю. Транспортний засіб, який не може рухатися з вказаною на знаку мінімальною швидкістю, повинен переміститься на праву смугу для руху.



4.16 4.17

Знак 4.17 скасовує дію дорожнього знаку 4.16.

4.18.1-4.18.3 "Напрямок руху транспортних засобів з небезпечними вантажами". Показує дозволений напрямок руху транспортних засобів з розпізнавальним знаком "Знак небезпеки".


4.18.1 4.18.2 4.18.3

Знаки 4.3, 4.5 і 4.6 дозволяють також розворот транспортних засобів. Дія знаків 4.1-4.6 не поширюється на транспортні засоби, що рухаються за встановленими маршрутами. Дія знаків 4.1-4.6 поширюється на перехрещення проїзних частин, перед яким вони встановлені. Дія знака 4.1, установленого на початку дороги або за перехрестям, поширюється на ділянку дороги до найближчого перехрестя. Знак не забороняє поворот праворуч у двори та на інші прилеглі до дороги території.

Дія знака 4.11 не поширюється на транспортні засоби, що обслуговують громадян чи належать громадянам, які проживають або працюють у позначеній зоні, а також на транспортні засоби, що обслуговують підприємства, які розташовані у цій зоні. У таких випадках транспортні засоби повинні в'їжджати до позначеної зони і виїжджати з неї на найближчому перехресті до місця призначення.

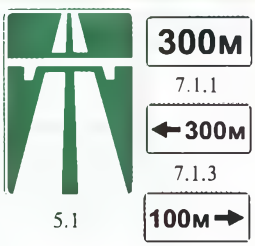
## 5. Інформаційно-вказівні знаки

Інформаційно-вказівні знаки застосовують для інформування учасників руху про особливості режиму руху або про розташування на шляху прямування населених пунктів та інших об'єктів.

5.1 "Автомагістраль". Дорога, на якій діють особливі умови дорожнього руху, передбачені розділом 27 цих Правил.

Знак повинен застосовуватись для позначення доріг, на яких встановлено відповідні режими руху згідно з Правилами дорожнього руху. Знак 5.1 повинен установлюватись на початку автомагістралі.

Знак 5.1 повинен установлюватись з табличкою 7.1.1 перед найближчим до початку автомагістралі місцем для розвороту або перехрестям; з табличкою 7.1.3 або 7.1.4 - перед з'їздами на автомагістраль. Знак 5.1 допускається повторювати після виїзду на автомагістраль.



5.1
7.1.1
7.1.3
7.1.4

Знак забороняє рух тракторів та інших самохідних машин і механізмів, гужових возів (саней ), пішоходів (поза спеціальних місць), велосипедистів, а також прогін тварин, навчальну їзду й рух заднім ходом. Заборонено рух зі швидкістю менше 40 км/ч. Заборонено також рух вантажних транспортних засобів із дозволеною максимальною масою понад 3,5 т поза першою і другою смугами руху. Зупинка і стоянка дозволена тільки у спеціально відведених місцях.

5.2 "Кінець автомагістралі".

Знак повинен застосовуватись для позначення кінця автомагістралі. Знак 5.2 повинен установлюватись у кінці автомагістралі і на початку з'їздів з неї, а також

попередньо з табличкою 7.1.1 на відстані 400 і 1000 м від кінця автомагістралі.

5.3 "Дорога для автомобілів". Дорога, на якій діють особливі умови дорожнього руху, передбачені розділом 27 цих Правил (за винятком пункту 27.3 цих Правил).
5.4 "Кінець дороги для автомобілів".


5.2



7.1.1

Знак 5.3 повинен застосовуватись для позначення дороги, призначеної тільки для руху автомобілів, автобусів та мотоциклів, і установлюватись на початку дороги. Знак 5.3 повинен установлюватись:

- з табличкою 7.1.1 - перед найближчим до початку цієї дороги місцем для розвороту або перехрестям;
- з табличкою 7.1.3 або 7.1.4 - перед виїздами на неї;
- з однією з табличок 7.3.1-7.3.3 - перед перетином з дорогою, позначеною знаком 5.3. У цьому разі, якщо перед перехрестям є знак 2.1 або 2.2, знак 5.3 з відповідною табличкою повинен установлюватись разом з ним.


5.3


5.4

Знак забороняє рух тракторів та інших самохідних машин і механізмів, гужових возів (саней ), пішоходів (поза спеціальних місць), велосипедистів, а також прогін тварин, навчальну їзду й рух заднім ходом. Заборонено також рух вантажних транспортних засобів з дозволеною максимальною масою понад 3,5 т поза першою і другою смугами руху (за винятком повороту ліворуч чи розвороту). Зупинка та стоянка дозволена тільки у спеціально відведених місцях.



7.1.1



7.1.3



7.1.4

Дорога для автомобілів, на відміну від автомагістралі, може мати перехрестя з іншими дорогами, пішохідні переходи на одному рівні з проїзною частиною, а також в'їзди і виїзди з прилеглих до дороги територій.

5.5 "Дорога з одностороннім рухом". Дорога або відокремлена проїзна частина, по якій рух транспортних засобів за всією шириною здійснюється лише в одному напрямку.
5.6 "Кінець дороги з одностороннім рухом".


5.5


5.6

Знак 5.5 повинен застосовуватись для позначення дороги або відокремленої проїзної частини, по всій ширині якої транспортні засоби рухаються в одному напрямку.

Знак 5.5 повинен установлюватись на початку дороги або відокремленої проїзної частини з одностороннім рухом і повторюватись після перехресть.

Знак 5.5 допускається не встановлювати на початку проїзної частини з одностороннім рухом, відокремленої від проїзної частини із зустрічним рухом розділювальною смугою. Також допускається не установлювати знак 5.5 на з'їздах розв'язок на різних рівнях, з одностороннім рухом.

Знак не забороняє рух заднім ходом, але слід пам'ятати, що такий рух може здійснюватися тільки до перехрестя, так як на перехресті рух заднім ходом заборонено (п. 10.10 ПДР). Виїзд із прилеглих територій перехрестям не вважається.

На дорозі з одностороннім рухом у населених пунктах дозволяється зупинка як з лівого, так і правого боку. Пасажири повинні здійснювати посадку або висадку тільки з боку узбіччя або на смугу знаходження транспортного засобу. Заборонена посадка (висадка) пасажирів з боку знаходження суміжної смуги руху.

Якщо дорога з одностороннім рухом у населеному пункті має три і більше смуги для руху в одному напрямку, вантажним автомобілям понад 3,5 т, а також тракторам, самохідним машинам і механізмам на лівому боці дороги дозволяється зупинятися тільки з метою завантаження або розвантаження. Автобуси і мікроавтобуси можуть здійснювати посадку і висадку пасажирів тільки на правому боці дороги.

Знак 5.6 скасовує односторонній рух, може бути встановлений попередньо з табличкою 7.1.1 "Відстань до об'єкта".

5.7.1 і 5.7.2 "Виїзд на дорогу з одностороннім рухом". Показують напрямок руху на перехрещуваній дорозі, якщо на ній організовано односторонній рух. Рух транспортних засобів по цій дорозі або проїзній частині дозволяється лише у напрямку, показаному стрілкою.



5.7.1 5.7.2

Знак 5.5 повинен застосовуватись для позначення дороги або відокремленої проїзної частини, по всій ширині якої транспортні засоби рухаються в одному напрямку. Знак 5.5 повинен установлюватись на початку дороги або відокремленої проїзної частини з одностороннім рухом і повторюватись після перехрестя.

Знак 5.5 допускається не встановлювати на початку проїзної частини з одностороннім рухом, відокремленої від проїзної частини із зустрічним рухом розділювальною смугою. Також допускається не установлювати знак 5.5 на з'їздах розв'язок на різних рівнях, з одностороннім рухом.

5.8 "Дорога із смугою для руху маршрутних транспортних засобів". Дорога, на якій рух транспортних засобів здійснюється за встановленим маршрутом по спеціально відведеній смузі назустріч загальному потоку транспортних засобів.

5.9 "Кінець дороги із смугою для руху маршрутних транспортних засобів".



5.8 5.9

Знак 5.8 повинен застосовуватись для позначення дороги, де рух транспортних, засобів, що рухаються за установленими маршрутами, здійснюється спеціально виділеною смугою назустріч загальному потоку транспортних засобів. Знак повинен установлюватись на початку дороги над проїзною частиною або з обох боків дороги; знак повинен повторюватись після перехрестя протягом усієї ділянки дороги, що має цю смугу.

На маршрутних транспортних засобах під час руху назустріч загальному потоку повинно бути увімкнене ближнє світло фар (п. 9.8 ПДР). У місцях, де смуга для руху маршрутних транспортних засобів відокремлена переривчастою лінією розмітки від основної смуги руху, транспортним засобам дозволено перетинати смугу для повороту на перехресті наліво, або для посадки і висадки пасажирів.

5.10.1 і 5.10.2 "Виїзд на дорогу із смугою для руху маршрутних транспортних засобів".



5.10.1 5.10.2

Знаки 5.10.1 і 5.10.2 повинні застосовуватись для позначення виїзду на дорогу, де рух транспортних засобів, що рухаються встановленими маршрутами, здійснюється спеціально виділеною смугою назустріч загальному потоку транспортних засобів, і установлюються перед всіма боковими виїздами на дорогу.

5.11 "Смуга для руху маршрутних транспортних засобів". Смуга призначена лише для транспортних засобів, що рухаються за встановленими маршрутами попутно із загальним потоком транспортних засобів.

Дія знака поширюється на смугу руху, над якою він встановлений. Дія знака, що встановлений праворуч від дороги, поширюється на праву смугу руху.

5.12 "Кінець смуги для руху маршрутних транспортних засобів".



5.11 5.12

Знак 5.11 повинен застосовуватись для позначення смуги, призначеної для руху тільки транспортних засобів, що рухаються за установленими маршрутами, якщо рух такою смугою здійснюється попутно загальному потоку транспортних засобів. Знак 5.11 повинен установлюватись над позначеною смугою. Допускається встановлювати знак 5.11 праворуч від дороги, якщо він позначає праву смугу.

Знак повинен повторюватись після кожного перехрестя

протягом усієї ділянки дороги, де рух мар-шрутних транспортних засобів організовано відокремленою смугою.

У місцях, де смуга для руху маршрутних транспортних засобів відокремлена переривчастою лінією розмітки від смуги руху транспортних засобів, останнім дозволено заїжджати на смугу для руху маршрутних транспортних засобів з метою зупинки біля узбіччя для посадки або висадки пасажирів або в разі повороту на перехресті.

Після знака 5.12 смуга стає доступною для руху всіх видів транспортних засобів.

5.13 "Дорога з реверсивним рухом". Початок ділянки дороги, на якій по одній або кількох смугах напрямок руху може змінюватися на протилежний.

5.14 "Кінець дороги з реверсивним рухом".

5.15 "Виїзд на дорогу з реверсивним рухом".


5.13


5.14

Знак 5.13 повинен застосовуватись для позначення доріг, де за допомогою реверсивних світлофорів або знаків 5.17.1, 5.17.2, 5.19 із змінним зображенням мож-на регулювати рух транспортних засобів по окремих смугах проїзної частини, і установлюватись на початку дороги. Допускається повторювати знак після перехресть із складним плануванням.

Знак 5.15 повинен застосовуватись для позначення виїзду на дорогу, позначену знаком 5.13, і установлюватись на всіх бокових виїздах.

Водії, які виїхали на дорогу з реверсивним рухом з примикаючих доріг, можуть займати реверсивну смугу лише після проїзду реверсивного світлофора, що дозволяє рух.

5.16 "Напрямки руху по смугах". Показує кількість смуг на перехресті і дозволені напрямки руху по кожній з них.


5.15


5.17.1


5.17.2


5.19


5.16


4.1


4.2


4.3


4.4


4.6

Знаки 5.16, 5.18 повинні застосовуватись для зазначення кількості смуг і дозволених напрямків руху кожною з них на перехресті, де потрібно забезпечити використання смуг відповідно до інтенсивності руху транспортних засобів за різними напрямками.

Зображені стрілками на знаках 5.16, 5.18 напрямки руху повинні чітко відображати дозволені напрямки руху по смугах відповідно до конкретної схеми організації дорожнього руху.

Дія знаків 5.16, 5.18, установлених перед перехрестям, поширюється на перехрестя, якщо знаки 5.16, 5.18, установлені на перехресті, не дають інших вказівок.

Знаки повинні установлюватись над проїзною частиною дороги так, щоб водії мали змогу своєчасно здійснити необхідні перестроювання. Кожний знак 5.18 повинен розміщуватись над серединою смуги, для якої його призначено. На дорогах, що мають перед перехрестям більше ніж три смуги для руху в один бік, знаки 5.16, 5.18 повинні бути установлені і попередньо: у населених пунктах на відстані 50-100 м, поза ними - на відстані 150-300 м. На інших дорогах у разі необхідності знаки 5.16, 5.18 допускається установлювати попередньо на такій самій відстані.

Поза населеними пунктами на дорогах, що мають перед перехрестям не більше ніж три, а в на-селених пунктах - не більше ніж дві смуги для руху в один бік, знак 5.16 допускається установлювати праворуч від дороги, при цьому повинен бути установлений і попередній знак 5.16. За наявності знаків 5.16, 5.18 знаки 4.1-4.6 застосовувати не слід.

5.17.1 і 5.17.2 "Напрямок руху по смугах".

Знаки 5,17.1, 5.17.2 повинні застосовуватись для зазначення напрямків руху кожною з смуг і установлюватись за кожним перехрестям протягом усієї ділянки дороги, розділеної на смуги.



5.17.1



5.17.2

Знаки 5.17.1 і 5.17.2 з відповідною кількістю стрілок повинні застосовуватись на ділянках доріг, що мають непарну кількість смуг.

5.18 "Напрямок руху по смузі". Показує дозволений напрямок руху по смузі.

Знак 5.18 із стрілкою, що зображує поворот ліворуч іншим чином, ніж це передбачено цими Правилами, означає, що на даному перехресті поворот ліворуч або розворот здійснюється з виїздом за межі перехрестя направо і об'їздом клумби (розділювального острівця) у напрямку, показаному стрілкою.

5.19 "Використання смуги руху". Інформує водіїв про використання смуги для руху тільки певних видів транспортних засобів у зазначених напрямках.

Якщо на знакові зображено знак, який забороняє або дозволяє рух будь-яким транспортним засобам, рух цих транспортних засобів по ній відповідно забороняється або дозволяється.

Знак повинен застосовуватись для зазначення напрямків руху кожною з смуг і установлюватись за кожним перехрестям протягом усієї ділянки дороги, розділеної на смуги.





5.18

Знак 5.19 із зображенням знака, що забороняє (дозволяє) рух одного з видів транспортних засобів, повинен застосовуватись, щоб заборонити (дозволити) рух зазначених транспортних засобів відповідною смугою.



5.19

5.20.1-5.20.3 "Початок додаткової смуги руху". Початок додаткової смуги руху на підйомі або смуги гальмування.

Якщо на знакові, встановленому перед додатковою смугою, зображено знак 4.16, водій транспортного засобу, який не може продовжувати рух по основній смузі із зазначеною або більшою швидкістю, повинен перестроїтися на додаткову смугу руху.

Знак 5.20.3 позначає початок додаткової смуги зліва або початок смуги гальмування перед перехрестям для повороту ліворуч або розвороту.

Знаки 5.20.1, 5.20.2 повинні застосовуватись для позначення початку додаткової смуги на підйомі або смуги гальмування на перехрещенні в одному або різних рівнях і установлюються безпосередньо перед початком відгону такої смуги.



5.20.1




5.20.2

Знак 5.20.2 із зображенням знака 4.16 повинен застосовуватись у випадках, коли необхідно установити мінімально допустиму швидкість на лівій смузі, що веде на підйом.

Як мінімально допустиму швидкість на знаку зазначають швидкість, яку перевищує 50 % транспортних засобів, що рухаються на підйом. Швидкість вимірюють у кінці підйому, отриману величину округлюють у менший бік до значення, кратного 10.




4.16



5.20.3

Знак 5.20.3 повинен застосовуватись для позначення смуги гальмування, призначеної для повороту ліворуч або розвороту.

5.21.1 і 5.21.2 "Кінець додаткової смуги руху". Знак 5.21.1 показує на кінець додаткової смуги або смуги розгону, 5.21.2 - на кінець смуги, призначеної для руху в даному напрямку.

Знак 5.21.1 повинен застосовуватись для позначення кінця додаткової смуги на


5.21.1


5.21.2

підйомі або смуги розгону на перетині в одному або різних рівнях і установлюватись на відстані 50 м від кінця смуги.

Знак 5.21.2 повинен застосовуватись для позначення кінця смуги, призначеної для руху в даному напрямку, у цьому разі знак повинен установлюватись біля по-чатку перехідної лінії розмітки.

5.22 "Прилягання смуги для розгону транспортних засобів". Місце, де смуга для розгону прилягає до основної смуги руху на одному рівні з правого боку.

5.23 "Прилягання додаткової смуги руху з правого боку". Інформує про те, що додаткова смуга руху прилягає до основної смуги руху на дорозі з правого боку.


5.22


5.23

Знак 5.22 повинен застосовуватись для інформування учасників руху про наявність спереду за ходом руху прилягання смуги для розгону транспортних засобів. Знак повинен установлюватись поза населеними пунктами за 150-300 м до початку смуги розгону. На розв'язках знак 5.22 установлюватись не повинен.

Знак 5.23 повинен застосовуватись для інформування учасників руху про прилягання до дороги смуги, якою транспорт рухається в тому самому напрямку. Знак 5.23 повинен установлюватись за 150-300 м до початку додаткової смуги.

5.24.1 і 5.24.2 "Зміна напрямку руху на дорозі з розділювальною смугою". Показує напрямок об'їзду закритої для руху ділянки проїзної частини на дорозі з розділювальною смугою або напрямок руху для повернення на проїзну частину праворуч.


5.24.1


5.24.2

Знаки 5.24.1 і 5.24.2 повинні застосовуватись на дорогах з розділювальною смугою відповідно для зазначення напрямку об'їзду закритої для руху ділянки проїзної частини і напрямку руху для повернення на праву проїзну частину.

Знак 5.24.1 з табличкою 7.1.1 установлюють з обох боків проїзної частини на відстані 50 - 100 м, а поза населеними пунктами, крім того, і за 300 м від розриву в розділювальній смузі, по якому здійснюється переїзд на проїзну частину, призначену для руху в зустрічному напрямку.



7.1.1

Знак 5.24.2 з табличкою 7.1.1 установлюють з обох боків проїзної частини на відстані 50-100 м до розриву в розділювальній смузі, по якому здійснюється переїзд на праву проїзну частину.

5.25 "Смуга руху для аварійної зупинки". Інформує водія про розташування смуги, спеціально підготовленої для аварійної зупинки транспортних засобів у разі відмови гальмової системи.


5.25

Знак застосовується для зазначення смуги руху для аварійної зупинки (на гірських перевалах, крутих спусках тощо) у разі відмови у роботі гальмової системи. Знак 5.25 установлюється за 50-300 м до початку смуги аварійного гальмування.

5.26 "Місце для розвороту". Позначає місце для розвороту транспортних засобів. Поворот ліворуч забороняється.

5.27 "Зона для розвороту". Позначає зону за довжиною для розвороту транспортних засобів. Поворот ліворуч забороняється.



5.26 5.27

Знаки 5.26 і 5.27 повинні застосовуватись для позначення розривів у розділювальній смузі, де дозволяється розворот, а на дорогах без розділювальної смуги - місць, де можна безпечно виконати розворот.

Знаки 5.26 і 5.27 установлюються безпосередньо в місцях, призначених для розвороту, а попередні знаки на відстані 50-150 м у населених пунктах і 150-300 м поза ними.

5.28.1-5.28.3 "Напрямок руху для вантажних автомобілів". Показує рекомендований напрямок руху для вантажних автомобілів і самохідних машин.


5.28.2 5.28.1

Знаки 5.28.1 і 5.28.2 повинні застосовуватись для зазначення рекомендованого маршруту руху вантажним автомобілям, самохідним машинам і механізмам.

Стрілка, що її наносять на знаках 5.28.1 і 5.28.2 повинна точно і зрозуміло вказувати на рекомендований напрямок руху для вантажних автомобілів.

Протягом об'їзного маршруту руху знаки 5.28.1 і 5.28.2 повинні установлюватись перед кожним перехрестям. Знаки 5.28.1 і 5.28.2 допускається встановлювати попередньо за 100-150 м до перехрестя, де починається маршрут.

5.29.1-5.29.3 "Тупик". Дорога, що не має наскрізного проїзду.


5.29.1 5.29.2 5.29.3

Знаки 5.29.1-5.29.3 повинні застосовуватись для позначення доріг, що не мають наскрізного проїзду.

Знак 5.29.1 повинен установлюватись на початку дороги, знаки 5.29.2 і 5.29.3 - перед перетином із зазначеною дорогою. Знаки 5.29.1 - 5.29.3 не повинні застосовуватись як попередні, якщо в подальшому рух дорогою заборонено знаком 3.1 або 3.21.

5.30 "Рекомендована швидкість". Зона дії знака поширюється до найближчого перехрестя.



5.30

Знак повинен застосовуватись для зазначення швидкості, з якою рекомендується рух на даній ділянці дороги, і установлюватись на початку ділянки, при цьому зона дії знака поширюється до найближчого перехрестя.

Допускається застосування багатопозиційних знаків 5.30 із змінною інформацією.

5.31 "Житлова зона". Інформує про в'їзд на територію, де діють особливі умови дорожнього руху, передбачені цими Правилами.

5.32 "Кінець житлової зони".


5.31 5.32

Знаки 5.31 і 5.32 повинні застосовуватись для позначення початку і кінця житлової зони, на території якої діють особливі умови руху, визначені ПДР.

Знак 5.31 повинен установлюватись з правого боку всіх доріг, що ведуть до житлової зони, знак 5.32 - на виїзді з житлової зони. Допускається розміщувати знак 5.32 на зворотному боці знака 5.31. Не повинні позначатись знаками 5.31 і 5.32 території подвір'їв житлових будинків.

5.33 "Пішохідна зона". Інформує про особливості і умови дорожнього руху, передбачені цими Правилами.
5.34 "Кінець пішохідної зони".



5.33



5.34

Знаки 5.33 і 5.34 повинні застосовуватись для позначення початку і кінця пішохідної зони, на території якої проїзд транспортних засобів заборонено
(історичні місця, центральні частини міст тощо).
Знак 5.33 повинен установлюватись з правого боку дороги або над дорогою на початку зони, знак 5.34 - в кінці зони.

5.35.1-5.35.2 "Пішохідний перехід". Знак 5.35.1 встановлюється праворуч від дороги на ближній межі переходу, а знак 5.35.2 - ліворуч від дороги на дальній межі переходу.


5.35.1


5.35.2

Знаки 5.35.1 і 5.35.2 повинні застосовуватись для позначення місць, призначених для організованого переходу пішоходів через проїзну частину, якщо інтенсивність руху автотранспорту перевищує 300 авт/год в обох напрямках та більше 100 пішоходів перетинають проїзну частину хоча б в одну годину будь-якого дня тижня.
Знак 5.35.1 повинен установлюватись праворуч від дороги, знак 5.35.2 - ліворуч. На дорогах з розділювальною смугою, де кожна з проїзних частин має дві і більше смуг руху, знак 5.2 повинен ус-тановлюватись ліворуч від кожної з проїзних частин на розділювальній смузі.
У разі відсутності на переході розмітки 1.14.1-1.14.3 знаки 5.35.1 і 5.35.2 повинні бути установлені так, щоб знак 5.35.1 містився відносно транспортних засобів, що наближаються до переходу, на ближній межі переходу, а знак 5.35.2 - на дальній.
Ширину нерозміченого пішохідного переходу, що міститься між поперечними перетинами дороги, де встановлені знаки 5.35.1 і 5.35.2, повинна визначатись залежно від інтенсивності пішохідного потоку з розрахунку 1 м на 500 піш/год, але становити не менш ніж 4 м.
Знак 5.35.2 допускається розташовувати на зворотному боці знака 5.35.1, призначеного для водіїв зустрічного напрямку.
На регульованих перехрестях, зокрема і на тих, які позначено дорожньою розміткою 1.14.3 і світло-форну сигналізацію не переводять у режим жовтого миготіння, знаки 5.35.1 і 5.35.2 можна не встановлювати.
На нерегульованих перехрестях з нерозміченими пішохідними переходами за умови, що внутрішня межа переходу співпаде з краєм проїзної частини, знаки 5.35.1 і 5.35.2 допускається установлювати тільки на зовнішніх межах переходу.


5.36.1


5.36.2


5.37.1


5.37.2



5.38



5.38

5.36.1 і 5.36.2 "Підземний пішохідний перехід".
5.37.1 і 5.37.2 "Надземний пішохідний перехід".
5.38 "Місце для стоянки". Застосовується для позначення місць та майданчиків для стоянки транспортних засобів. Знак з літерою "Р" та символом даху застосовується для критих стоянок. Знак із літерою "Р" та символом автобуса застосовується для критих стоянок із можливістю пересадки на маршрутні транспортні засоби.
Знак повинен застосовуватись для позначення в населених пунктах місць, а поза ними - майданчиків, спеціально відведених для стоянки транспортних засобів.

5.39 "Зона стоянки". Визначає зону, де дозволена стоянка, за умов, що зазначаються на знакові або додаткових табличках під ним.
5.40 "Кінець зони стоянки".

Знаки 5.39 і 5.40 повинні застосовуватись для позначення початку і кінця зони, де дозволяється стоянка на проїзній частині або проїзній частині та тротуарі.

Знак 5.39 з однією з табличок 7.6.1-7.6.5 повинен застосовуватись для позначення способу поставлення автомобіля.




5.38




5.39




5.40

5.41.1 "Пункт зупинки автобуса". Знак позначає початок посадкового майданчика автобуса. За межами населених пунктів знак може бути встановлений на павільйоні з боку прибуття маршрутних транспортних засобів.

У нижній частині знака може бути нанесено зображення таблички 7.2.1 із зазначенням протяжності посадкового майданчика.

5.41.2 "Кінець пункту зупинки автобуса". Знак може встановлюватися в кінці посадкового майданчика пункту зупинки автобуса.

5.42.1 "Пункт зупинки трамвая". Знак позначає початок посадкового майданчика трамвая.

У нижній частині знака може бути нанесено зображення таблички 7.2.1 із зазначенням протяжності посадкового майданчика.

5.42.2 "Кінець пункту зупинки трамвая". Знак може встановлюватися в кінці посадкового майданчика пункту зупинки трамвая.

5.43.1 "Пункт зупинки тролейбуса". Знак позначає початок посадкового майданчика тролейбуса. За межами населених пунктів знак може бути встановлений на павільйоні з боку прибуття маршрутних транспортних засобів.

У нижній частині знака може бути нанесено зображення таблички 7.2.1 із зазначенням протяжності посадкового майданчика.

5.43.2 "Кінець пункту зупинки тролейбуса". Знак може встановлюватися в кінці посадкового майданчика пункту зупинки тролейбуса.



5.41.1




5.41.2



5.42.1




5.42.2



5.43.1




5.43.2

5.44 "Місце зупинки таксі".



5.44

Дорожні знаки 5.41.1 - 5.43.2 застосовуються для позначення зупинкових пунктів різних видів маршрутних транспортних засобів. Порядок проїзду зупинок маршрутних транспортних засобів визначено розділом 18 цих Правил. У таких місцях, а також за 30 метрів до або після зупинок маршрутних транспортних засобів, заборонена зупинка або стоянка інших транспортних засобів.

5.45 "Початок населеного пункту". Найменування і початок забудови населеного пункту, в якому діють вимоги цих Правил, що визначають порядок руху в населених пунктах.




5.45

5.46 "Кінець населеного пункту". Місце, з якого на даній дорозі втрачають чинність вимоги цих Правил, що визначають порядок руху в населених пунктах.

Знаки 5.45 і 5.46 установлюються на фактичній межі забудови, яка прилягає до дороги.




5.46

Знаки 5.45 і 5.46 повинні застосовуватись для позначення населеного пункту (відповідно початку та кінця), в якому діють спеціальні вимоги, що регулюють порядок руху в населених пунктах, і установлюються на фактичній межі забудови, яка прилягає до дороги.

На дорогах з однією, двома або трьома смугами для руху в обох напрямках знак 5.46 допускається розміщувати ліворуч, на зворотному боці знака 5.45, призначеного для зустрічного руху.

5.47 "Початок населеного пункту". Найменування і початок забудови населеного пункту, в якому на даній дорозі не діють вимоги цих Правил, що визначають порядок руху в населених пунктах.

5.48 "Кінець населеного пункту". Кінець населеного пункту, позначеного знаком 5.47.




5.47




5.48

Знаки 5.47 і 5.48 повинні застосовуватись для позначення початку та кінця населеного пункту, в якому на дорозі де встановлені ці знаки не діють вимоги Правил дорожнього руху, які регулюють порядок руху у населених пунктах.

На дорогах з однією, двома або трьома смугами для руху в обох напрямках знак 5.48 допускається розміщувати ліворуч, на зворотному боці знака 5.47, призначеного для водіїв транспортних засобів що рухаються у зустрічному напрямку.

На ділянці, позначеному знаком 5.47, заборонена зупинка або стоянка на лівому боці дороги, а швидкість руху може становити 90 км/год і більше.

5.49 "Покажчик загальних обмежень швидкості". Інформує про загальні обмеження швидкості на території України.

Знак повинен застосовуватись для інформування водіїв про загальні обмеження швидкості на території України. Знак 5.49 повинен установлюватись перед в'їздом на територію держави.

5.50 "Можливість використання дороги". Інформує про можливість руху по гірській дорозі, зокрема у разі переїзду через перевал, назва якого зазначається у верхній частині знака. Таблички 1, 2 і 3 - змінні. Табличка 1 червоного кольору з написом "Закрито" забороняє рух, зеленого з написом "Відкрито" - дозволяє. Таблички 2 і 3 білого кольору з написами і позначеннями на них - чорного. У разі коли проїзд відкрито, на табличках 2 і 3 вказівки відсутні, проїзд закрито - на табличці 3 зазначається населений пункт, до якого дорога відкрита, а на табличці 2 робиться напис "Відкрито до....".




5.49




5.50

Знак повинен застосовуватись для інформування водіїв про можливість руху гірською дорогою, зокрема, під час переїзду через перевал, назву якого подають у верхній частині знака. Таблички 1, 2 і 3 - змінні. Табличка 1 червоного кольору з написом "Закрито" забороняє рух, зеленого з написом "Відкрито" - дозволяє. Таблички 2 і 3 білого кольору, написи і позначки на них - чорного. Коли проїзд відкрито, на табличці 2 і 3 - не повинно бути вказівок. Коли проїзд закрито, на табличці 3 зазначається населений пункт, до якого дорогу відкрито, а на табличці 2 роблять напис "Відкрито до...".

Знак 5.50 повинен установлюватись на початку ділянки дороги, що веде до перевалу, або на по-чатку якої можна обрати інший маршрут чи прийняти інше рішення щодо руху в напрямку перевалу.

5.51 "Попередній покажчик напрямків". Напрямок руху до зазначених на знакові населених пунктів та інших об'єктів. На знаках може бути нанесено зображення знаків 3.2-3.8, 3.11-3.20, 3.29, 3.31, 5.1, 5.3, 5.28.1-5.30, 5.61.1, 6.1 6.24, символи аеропорту, спортивні та інші піктограми тощо. У нижній частині знака 5.51 зазначається відстань від місця встановлення знака до перехрестя або початку смуги гальмування.

Знак 5.51 використовується також для того, щоб показати на об'їзд ділянок доріг, на яких установлено один із заборонних знаків 3.15-3.19.

Знак повинен установлюватись на відстані 300 м від перехрестя або початку смуги гальмування поза населеними пунктами і за 50 м - у населених пунктах. На

автомагістралях повинен бути установлений попередній знак на відстані 800 м від перехрестя або початку смуги гальмування. Допускається установлювати знак над проїзною частиною.

5.52 "Попередній покажчик напрямку".

Знак повинен застосовуватись на дорогах з двома і більше смугами для руху в одному напрямку.

Знак 5.52 повинен установлюватись над проїзною частиною дороги безпосередньо перед початком смуги гальмування, а у разі її відсутності - на відстані 150 м від перехрестя поза населеними пунктами і 50 м - у населених пунктах.

На дорогах з двома або трьома смугами для руху в обох напрямках застосування знака 5.52 до-пускається на ділянках доріг, де установити знак 5.51 складно (високі насипи, глибокі виямки, наявність будівель, зелених насаджень), а також перед перехрестями, де для ліво- і правоповоротного потоку відведено самостійні смуги. В цьому разі знак 5.52 належить установлювати на відстані 300 м від перехрестя або початку смуги гальмування поза населеними пунктами і за 50 м - у населених пунктах, а на автомагістралях, крім того, і на відстані 800 м від перехрестя чи початку смуги гальмування.










5.51

5.53 "Покажчик напрямку". Інформує про напрямок руху до зазначених на ньому пунктів та визначних місць.

5.54 "Покажчик напрямків". Інформує про напрямки руху до зазначених на ньому пунктів.

На знаках 5.53 і 5.54 може бути зазначено відстані до позначених на них об'єктів (км), нанесено зображення знаків 3.2-3.8, 3.11-3.20, 3.29, 3.31, 5.1, 5.3, 5.28.1-5.30, 6.1-6.24, символи аеропорту, спортивні та інші піктограми.

Знаки 5.53, 5.54 повинні застосовуватись для зазначення напрямку руху до населених пунктів або інших об'єктів.

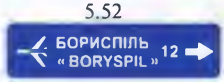
Знаки повинні установлюватись безпосередньо перед перехрестям або з'їздом з дороги. Якщо дорога має не більше ніж дві смуги для руху в обох напрямках, допускається установлювати знаки 5.53 і 5.54 ліворуч від дороги, а у разі наявності розділювальної смуги - і на ній.







5.52







5.53




5.54

5.55 "Схема руху". Маршрут руху на перехресті в разі заборони окремих маневрів або дозволені напрямки руху на складному перехресті.

Знак повинен застосовуватись у разі необхідності зазначити маршрут руху, якщо на перехресті рух в окремих напрямках заборонено, або зазначити дозволені напрямки руху на перехресті із складним плануванням. Схема руху зображена на знаку 5.55 повинна відповідати реальному плануванню перехресть.

Знак повинен установлюватись безпосередньо перед перехрестям. Допускається установлювати попередній знак у населених пунктах на відстані від 50 до 100 м, а поза населеними пунктами - за 150-300 м від перехрестя.



5.55

5.56 "Схема об'їзду". Маршрут об'їзду ділянки дороги, яка тимчасово закрита для руху.

Знак повинен застосовуватись для зазначення маршруту об'їзду ділянки дороги, що тимчасово закрита для руху.



5.56



5.57.1 5.57.2



5.57.3



5.58.1



5.58.2



5.59



5.60



5.61.1 5.61.2



5.61.3



5.62

Знак повинен установлюватись поза населеними пунктами на відстані від 150 до 300 м, а в населених пунктах - за 50-100 м від початку об'їзду.

5.57.1-5.57.3 "Напрямок об'їзду". Напрямок об'їзду ділянки дороги, яка тимчасово закрита для руху.

Знаки повинні застосовуватись для зазначення напрямку об'їзду ділянки дороги, що тимчасово закрита для руху. Знаки належить установлювати перед кожним перехрестям, де змінюється напрямок маршруту. Стрілка, що наноситься на знаках повинна точно і зрозуміло вказувати на рекомендований напрямок об'їзду.

5.58.1 і 5.58.2. "Назва об'єкта". Назва об'єкта іншого, ніж населений пункт (вулиця, річка, озеро, перевал, визначне місце та ін.).

5.59 "Покажчик відстаней". Відстань до населених пунктів (км), розташованих на маршруті.

Знак застосовується для позначення відстаней до населених пунктів, які розташовані на маршруті руху транспортних засобів. Знак встановлюється на виїзді з населених пунктів та інших місць після розв'язок на різних рівнях, після складних переїздів на одному рівні, а на ділянках доріг між ними - не рідше ніж через 40 км.

5.60 "Кілометровий знак". Відстань від початку дороги (км).

Знак повинен застосовуватись для позначення відстані від початку дороги (населеного пункту, державного кордону, місця прилягання до іншої дороги або від іншого об'єкту згідно з паспортом дороги) до місця установлення знака. Допускається установлювати на одній опорі два знаки 5.60, розміщені зворотнім боком один до одного.

На дорогах без розділювальної смуги з чотирма і менше смугами руху двобічні знаки 5.60 повинні установлюватись тільки з одного боку дороги.

На дорогах з розділювальною смугою знаки 5.60 належить установлювати посередині смуги або з правого боку дороги для кожного напрямку руху.

5.61.1-5.61.3 "Номер маршруту". Знаки 5.61.1 - номер, наданий дорозі (маршруту); 5.61.2, 5.61.3 - номер і напрямок дороги (маршруту).

Знаки 5.61.1 -5.61.3 повинні застосовуватись для зазначення номера дороги (маршруту), затвердженого у встановленому порядку. Знаки 5.61.1 повинні установлюватись на початку дороги і повторюватись через кожні 15-20 км, а знаки 5.61.2, 5.61.3 - перед перехрестям.

5.62 "Місце зупинки". Місце зупинки транспортних засобів під час дії заборонного сигналу світлофора (регулювальника) чи перед залізничними переїздами, рух через які регулюється світлофорами.

Знак повинен застосовуватись для зазначення місця зупинки транспортних засобів під час заборонного сигналу світлофора (регулювальника), а також на нерегульованих залізничних переїздах. Знак належить установлювати праворуч від дороги або над проїзною частиною.

Якщо знак застосовується самостійно (без розмітки 1.12), то відстань від знака до світлофора, шлагбауму повинна дорівнювати 5 м, а до ближньої рейки -10 м. Допускається застосовувати знак для дублювання розмітки 1.12, нанесеної відповідно до вимог ДСТУ 2587.

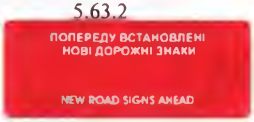
5.63.1 "Початок щільної забудови". Застосовується виключно в межах населених пунктів, початок яких позначено знаком 5.47, - після такого знака та на межі початку щільної забудови безпосередньо поблизу проїзної частини (за умови наявності такої забудови). Означає обмеження максимальної дозволеної швидкості до 60 км/год.

З місця установки даного знаку у водіїв транспортних засобів настає обов'язок щодо дотримання швидкісного режиму - 60 км/год, встановленого для населених пунктів, позначених дорожнім знаком 5.47.


5.63.1

5.63.2 "Кінець щільної забудови". Застосовується виключно в межах населених пунктів, початок яких позначено знаком 5.47, - після такого знака та на межі закінчення щільної забудови безпосередньо поблизу проїзної частини (за умови подальшої відсутності такої забудови). Означає скасування обмеження максимальної дозволеної швидкості в межах 60 км/год та перехід до стандартного швидкісного режиму дороги, на якому його встановлено.


5.63.2



5.64

5.64 "Зміна схеми руху". Позначає, що за цим знаком тимчасово або постійно змінено схему руху та (або) встановлено нові дорожні знаки. Застосовується протягом не менш як трьох місяців у випадку зміни руху на постійній основі. Застосовується протягом необхідного проміжку часу у випадку зміни руху на тимчасовій основі та встановлюється не менш як за 100 м до першого тимчасового знака.


5.65


5.66

5.65 "Аеропорт".

5.66 "Залізничний вокзал чи пункт зупинки поїздів".

5.67 "Автовокзал чи автостанція".


5.67


5.68

5.68 "Культова споруда".

5.69 "Промислова зона".

5.70 "Фото-, відеофіксування порушень Правил дорожнього руху". Інформує про можливість здійснення контролю за порушеннями Правил дорожнього руху за допомогою спеціальних технічних та (або) технічних засобів.


5.69


5.70

Знаки 5.17.1 і 5.17.2 з відповідною кількістю стрілок використовуються на дорогах, що мають три смуги і більше, коли в кожному напрямку налічується неоднакова кількість смуг руху.

За допомогою знаків 5.17.1 і 5.17.2 із змінним зображенням організовується реверсивний рух.

Знаки 5.16 і 5.18, що дозволяють поворот ліворуч з крайньої лівої смуги, дозволяють також розворот з цієї смуги.

Дія знаків 5.16 і 5.18, встановлених перед перехрестям, поширюється на все перехрестя, якщо наступні знаки 5.16 і 5.18, установлені на ньому, не дають інших вказівок.

Дія знаків 5.31, 5.33 і 5.39 поширюється на всю позначену ними територію.

Окремі дворові території знаками 5.31 і 5.32 не позначаються, але на таких територіях діють вимоги розділу 26 цих Правил.

Знаки 5.51-5.54, що встановлені поза населеним пунктом, мають зелений або синій фон, якщо вони встановлені відповідно на автомагістралі чи іншій дорозі. Вставка на синьому або зеленому фоні означає, що рух до зазначеного населеного пункту або об'єкта здійснюється відповідно по дорозі іншій, ніж автомагістраль, чи по автомагістралі. Знаки 5.51-5.54, які встановлені в населеному пункті, повинні мати

білий фон. Вставки на синьому або зеленому фоні означають, що рух до зазначеного населеного пункту або об'єкта здійснюється відповідно по дорозі іншій, ніж автомагістраль, чи по автомагістралі. Знак 5.53 на коричневому фоні інформує про напрямок руху до визначних місць.

На вставках знаків 5.53, 5.54 можуть зазначатися номери доріг (маршрутів), що мають такі значення:

Є - Європейська мережа доріг (букви та цифри білого кольору на зеленому фоні);

М - міжнародні, Н - національні (букви та цифри білого кольору на червоному фоні);

Р - регіональні, Т - територіальні (букви чорного кольору на жовтому фоні);

О - обласні, С - районні (букви білого кольору на синьому фоні).




6.1 6.2 6.3 6.4

6.5 6.6 6.7.1 6.7.2

6.7.3 6.8 6.9 6.10

6.11 6.12 6.13 6.14

6.15 6.16 6.17 6.18

6.19 6.20 6.21 6.22

6.23 6.24

**6. Знаки сервісу**

Знаки сервісу 6.1-6.24 застосовуються для інформування учасників руху про відповідні об'єкти. Знаки сервісу повинні установлюватись безпосередньо біля об'єктів, а якщо вони розташовані осторонь дороги - біля місць повороту до них. В останньому разі на знаку треба зазначати напрямок руху до об'єкта і відстань до нього.

На дорогах поза населеними пунктами знаки сервісу повинні установлюватись попередньо за 60- 80 км, 15-20 км і 400-800 м від позначеного об'єкта, в цьому разі на знаках потрібно зазначати відстань до об'єкта. Зазначаючи відстань до об'єктів, розташованих осторонь дороги, на знаках сервісу, що установлюються за 60-80 км і 15-20 км, необхідно враховувати відстань від об'єкта до повороту до нього.

На дорогах у населених пунктах знаки сервісу слід встановлювати попередньо за 50-100 м від позначеного об'єкта і на найближчих до нього поворотах (перехрестях).

6.1 "Пункт першої медичної допомоги".
6.2 "Лікарня".
6.3 "Телефон для виклику аварійної служби".
6.4 "Вогнегасник".
6.5 "Пункт технічного обслуговування".
6.6 "Пункт миття автомобілів".
6.7.1-6.7.3 "Автозаправні станції". Знаком 6.7.2 позначаються тільки газові заправні станції, знаком 6.7.3 - спільні автозаправні станції.
6.8 "Телефон".
6.9 "Пункт довідкової служби".
6.10 "Пост ДАІ".
6.11 "Туалет".
6.12 "Питна вода".
6.13 "Ресторан або їдальня".
6.14 "Кафе".
6.15 "Місце відпочинку".
6.16 "Готель або мотель".
6.17 "Туристична база".
6.18 "Кемпінг".
6.19 "Місце стоянки причепів у кемпінгу".
6.20 "Ділянка для табору автотуристів і місце стоянки причепів у кемпінгу".
6.21 "Будинки для відпочинку".
6.22 "Початок пішохідного маршруту".
6.23 "Пляж або басейн".
6.24 "Визначні місця".

### 7. Таблички до дорожніх знаків

Таблички до дорожніх знаків застосовують для уточнення, обмеження дії інших дорожніх знаків. Таблички повинні застосовуватись тільки разом із знаками. Розташовуватись вони повинні безпосередньо під знаком, за винятком табличок 7.2.2-7.2.4, 7.8.

З одним знаком, за винятком знака 5.38, допускається застосовувати не більше ніж дві таблички.

7.1.1-7.1.4 "Відстань до об'єкта". Позначають: 7.1.1 - відстань від знака до початку небезпечної ділянки, місця запровадження відповідного обмеження або певного об'єкта (місця), розташованого попереду за ходом руху; 7.1.2 - відстань від знака 2.1 до перехрестя в тому разі, коли безпосередньо перед перехрестям установлено знак 2.2; 7.1.3 і 7.1.4 - відстань до об'єкта, що розташований біля дороги.

Табличку 7.1.1 потрібно застосовувати з попереджувальними знаками, якщо початок небезпечної ділянки міститься на іншій відстані, ніж зазначена у п. 10.3.2, а також з іншими попередньо встановленими знаками, за винятком знаків 5.16, 5.18, 5.20.1-5.20.3, 5.28.1, 5.28.2, 5.56 і знаків сервісу.

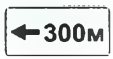


7.1.1



7.1.2

Табличка 7.1.2 повинна застосовуватись тільки із знаком 2.1, який установлено поза населеними пунктами, якщо перед перехрестям установлено знак 2.2.



7.1.3



7.1.4

Таблички 7.1.3 і 7.1.4 повинні застосовуватись з попереджувальними знаками в місцях повороту в бік небезпечних ділянок дороги, а також із знаками 5.1, 5.3, 5.38 - в місцях повороту до зазначених об'єктів.

7.2.1-7.2.6 "Зона дії". Позначають: 7.2.1 - довжину небезпечної ділянки, позначеної попереджувальними знаками, або зону дії заборонних та інформаційно-вказівних знаків; 7.2.2 - зону дії заборонних знаків 3.34-3.37, а також довжину одного або декількох розташованих один за одним зупинкових майданчиків; 7.2.3 - кінець зони дії знаків 3.34-3.37; 7.2.4 - те, що транспортний засіб розташований в зоні дії знаків 3.34-3.37; 7.2.5, 7.2.6 - напрямок і зону дії знаків 3.34-3.37 у разі заборони зупинки або стоянки вздовж однієї сторони майдану, фасаду забудови та ін. У разі застосування разом із забороннними знаками таблички зменшують зону дії знаків.

Табличка 7.2.1 повинна застосовуватись:

- з попереджувальними знаками 1.3.1,1.3.2, 1.6, 1.7, 1.9, 1.10,1.13-1.18, 1.33, 1.36, 1.37, 1.39 для зазначення довжини небезпечної ділянки, але, якщо знак установлюється повторно, табличку потрібно установлювати під повторним знаком;



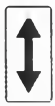
7.2.1



7.2.2

- із забороннними знаками 3.20, 3.25, 3.27, 3.33 для зазначення зони дії знаків. Зона дії знаків, зазначена на табличці, не повинна сягати далі зони, передбаченої п.10.5.36;


7.2.3


7.2.4

- з інформаційно-вказівним знаком 5.30, крім випадку, коли його застосовано з попереджувальним знаком, якщо дія знаків не поширюється до найближчого перехрестя.

Таблички 7.2.2-7.2.6 повинні застосовуватись тільки із знаками 3.34-3.37, а також 5.41 і 5.43 (тільки табличка 7.2.2), а саме:



7.2.5



7.2.6

- табличка 7.2.2 - для зазначення зони дії знака, якщо вона не поширюється до найближчого перехрестя, а також для зазначення довжини одного або декількох, розміщених один за одним зупинкових майданчиків, позначених знаками 5.41, 5.43;

- табличка 7.2.3 - для зазначення кінця зони дії знака;

- табличка 7.2.4 - для інформування водіїв про те, що вони перебувають у зоні дії знаків 3.34- 3.37;

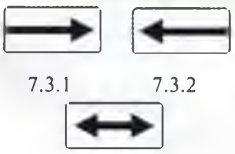
- таблички 7.2.5 і 7.2.6 - для зазначення зони дії знака, праворуч і (або) ліворуч

від нього, якщо зупинка або стоянка забороняється вздовж одного боку площі, фасаду будинку тощо.

У разі розміщення знаків на стояках таблички 7.2.2-7.2.4 повинні розміщуватись під знаком.

У разі розміщення знаків на консольних опорах або над проїзною частиною, узбіччям або троту-аром таблички повинні розміщуватись збоку від знака (праворуч або ліворуч) таким чином, щоб знак містився ближче до середини проїзної частини.

7.3.1-7.3.3 "Напрямок дії". Показують напрямки дії знаків, розташованих перед перехрестям, або напрямки руху до позначених об'єктів, що розташовані безпосередньо біля дороги.


7.3.1 7.3.2


7.3.3

Таблички 7.3.1-7.3.3 повинні застосовуватись із знаками 3.1-3.8, 3.1 -3.14, 4.11-4.15, 5.3, 5.31, 5.33, що установлюються безпосередньо перед перехрестям для зазначення їх дії на перехрещуваній дорозі.

Допускається застосування табличок 7.3.1 і 7.3.2 із знаком 5.38, щоб зазначати розташованість стоянкового майданчика відносно дороги, якщо він віддалений від краю проїзної частини не більше ніж на 10 м.

7.4.1-7.4.7 "Час дії". Табличка 7.4.1 - суботні, недільні та святкові дні, 7.4.2 - робочі дні, 7.4.3 - дні тижня, 7.4.4-7.4.7 - дні тижня і час доби, протягом яких діє знак.


7.4.1


7.4.2



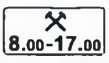
7.4.3



7.4.4



7.4.5



7.4.6



7.4.7


7.5.1


7.5.2


7.5.3


7.5.4


7.5.5


7.5.6


7.5.7


7.5.8

7.5.1-7.5.8 "Вид транспортного засобу". Показують вид транспортного засобу, на який поширюється дія знака. Табличка 7.5.1 поширює дію знака на вантажні автомобілі (у тому числі з причепом) з дозволеною максимальною масою понад 3,5 т, 7.5.3 - на легкові автомобілі, а також вантажні автомобілі з дозволеною максимальною масою до 3,5 т.

7.6.1-7.6.5 "Спосіб поставлення транспортного засобу на стоянку". Позначають: 7.6.1 - всі транспортні засоби повинні бути поставлені на стоянку на проїзній частині вздовж тротуару, 7.6.2-7.6.5 - спосіб поставлення легкових автомобілів і мотоциклів на стоянці біля тротуару та з його використанням. У населених пунктах, де стоянка дозволена на лівому боці вулиці, можуть бути застосовані таблички 7.6.1-7.6.5 із дзеркальним зображенням символів.


7.6.1


7.6.2


7.6.3


7.6.4


7.6.5

7.7 "Стоянка з непрацюючим двигуном". Означає, що на стоянці, позначеній знаками 5.38 або 5.39, дозволяється залишати транспортні засоби лише з непрацюючим двигуном.


7.7

7.8 "Напрямок головної дороги". Напрямок головної дороги на перехресті. Застосовується із знаками 2.1-2.3.


7.8

Табличка 7.8 повинна застосовуватись із знаками 2.1-2.3, щоб зазначити напрямок головної дороги на перехресті, де вона змінює свій напрямок. У разі розміщення знаків на стояках табличка повинна розташовуватись під знаком. У разі розміщення знаків на консольних опорах або над проїзною частиною, узбіччям або тротуаром табличка повинна розташовуватись праворуч від знака.

7.9 "Смуга руху". Визначає смугу руху, на яку поширюється дія знака або світлофора.

Табличка повинна застосовуватись для зазначення смуги, на яку поши-рюється дія знака або світлофора, у цьому разі знак повинен розташовуватись над смугою руху.

7.10 "Кількість поворотів". Застосовується із знаками 1.3.1 і 1.3.2, якщо поворотів три і більше. Кількість поворотів може безпосередньо позначатись і на знаках 1.3.1 і 1.3.2.

7.11 "Поромна переправа". Показує на наближення до поромної переправи і застосовується із знаком 1.8.

7.12 "Ожеледиця". Означає, що дія знака поширюється на зимовий період часу, коли проїзна частина може бути слизькою.

7.13 "Вологе покриття". Означає, що дія знака поширюється на період, коли покриття проїзної частини вологе чи мокре.

Таблички 7.12 і 7.13 застосовуються із знаками 1.13, 1.38, 1.39, 3.1-3.4, 3.6-3.14, 3.25, 3.27, 3.29, 3.31.

7.14 "Платні послуги". Означає, що послуги надаються лише за плату.

7.15 "Місце для огляду автомобілів". Означає, що на майданчику, позначеному знаками 5.38 або 6.15, є естакада або оглядова канава.

7.16 "Сліпі пішоходи". Означає, що пішохідним переходом користуються сліпі громадяни. Застосовується із знаками 1.32, 5.35.1, 5.35.2 і світлофорами.

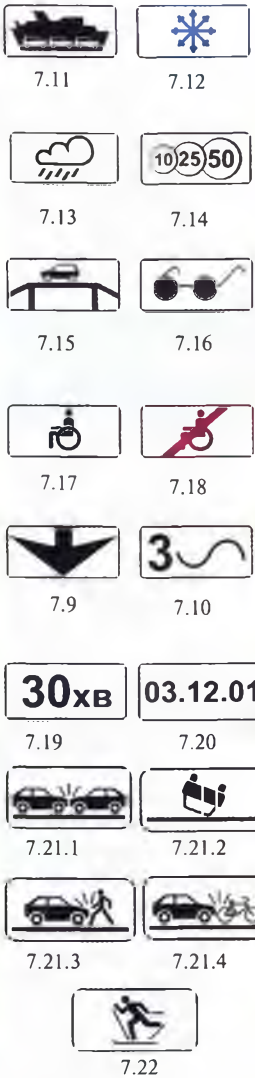
7.17 "Інваліди". Означає, що дія знака 5.38 поширюється лише на мотоколяски і автомобілі, на яких установлено розпізнавальний знак "Інвалід" відповідно до вимог цих Правил.

7.18 "Крім інвалідів". Означає, що дія знака не поширюється на мотоколяски і автомобілі, на яких установлено розпізнавальний знак "Інвалід" відповідно до вимог цих Правил. Застосовується із знаками 3.1, 3.34-3.38.

7.19 "Обмеження тривалості стоянки". Визначає максимальну тривалість перебування транспортного засобу на стоянці, позначеній знаками 5.38 і 5.39.

7.20 "Діє від ...". Позначає дату (день, місяць, рік), з якої набирають чинності вимоги дорожнього знака. Табличка встановлюється за 14 днів до початку дії знака і знімається через місяць після того, як почав діяти знак.

Табличка повинна установлюватись одночасно із знаком не пізніше ніж за 14 діб до початку чинності знака і зніматись не раніше ніж за 14 діб після того, як знак став чинний. Встановлення та демонтаж таблички в проекті (схемі) організації дорожнього руху не відображаються.




7.21.1-7.21.4 "Вид небезпеки". Табличка встановлюється із знаком 1.39 та інформує про можливий вид дорожньо-транспортної пригоди.

7.22 "Лижники". Ділянка дороги проходить поблизу гірськолижних трас або трас інших зимових видів спорту.

Таблички розміщуються безпосередньо під знаками, з якими вони застосовуються. Таблички 7.2.2-7.2.4, 7.8 у разі розташування знаків над проїзною частиною, узбіччям або тротуаром, розміщуються збоку від знаків.

## 34. ДОРОЖНЯ РОЗМІТКА

**Примітка автора:** коментарі до цього розілу ПДР грунтуються на вимогах державного стандарту України ДСТУ 2587-94 "Розмітка дорожня. Технічні вимоги. Методи контролю. Правила застосування".

*За порушення дорожньої розмітки законодавством передбачена відповідальність у вигляді штрафу у розмірі від 255 до 340 грн. Якщо порушення потягне за собою створення аварійної обстановки, штраф збільшиться до 680 - 850 грн. або порушника можуть позбавити права керування транспортними засобами на строк від 6 до 12 місяців (ст. 122 КУпАП).*

Головне призначення дорожньої розмітки - забезпечення візуальної орієнтації учасників дорожнього руху для правильного вибору траєкторії, напрямку та режимів руху в різних дорожніх умовах.

Основні вимоги до дорожньої розмітки містяться в державному стандарті ДСТУ 2587-94 "Розмітка дорожня. Технічні вимоги. Методи контролю. Правила застосування". Стандарт поширюється на розмітку доріг, що споруджуються та експлуатуються, незалежно від їх відомчої приналежності і установлює форму, колір, розміри, технічні вимоги, норми видимості та правила застосування розмітки на вулицях і дорогах (в подальшому - дорогах) України.

Стандарт повністю відповідає вимогам Конвенції про дорожні знаки і сигнали (Відень, 1968 р.) та протоколу про розмітку доріг (1973 р.) до Європейської Угоди, що доповнює цю Конвенцію.

У стандарт включено світло- і кольоротехнічні параметри і загальні вимоги та методи контролю дорожньої розмітки, виконаної із звичайних матеріалів та матеріалів, що мають світлоповертальні властивості, призначеної для застосування на міжнародних автомобільних дорогах відповідно до вимог СТ СЕВ 5864.

Вимоги цього стандарту є обов'язковими.

Дорожньою розміткою слід вважати лінії, написи та інші позначення на проїзній частині (з удосконаленим покриттям), бордюрах, елементах дорожніх споруд, обстановки вулиць і доріг, що застосовуються самостійно і у поєднанні з дорожніми знаками або світлофорами.

Видимість розмітки повинна відповідати вимогам згаданого стандарту. Водій повинен бачити розмітку на відстані від 60 до 200 метрів, залежно від категорії дороги і часу доби. Розмітка повинна виконуватися фарбами, термопластичними масами або іншими зносостійкими матеріалами. На дорогах державного значення горизонтальна розмітка повинна бути світлоповертальною, а на інших - переважно світлоповертальною. У разі повторного нанесення розмітки не повинні залишатись видимі сліди старої розмітки. Контрольні перевірки відстані видимості розмітки можуть виконуватись співробітниками Державтоінспекції, Держстандарту та іншими уповноваженими на це особами.

Під час розмітки доріг ширина смуги руху повинна прийматись з урахуванням категорії доріг згідно з вимогами чинних будівельних норм і правил. На дорогах, елементи поперечного профілю яких не відповідають вимогам чинних будівельних норм і правил, ширина смуги руху, що розмічається, не повинна бути менше ніж 3 м; допускається зменшення ширини смуги, що призначена тільки для руху легкових автомобілів, до 2,75 м за умови введення потрібних обмежень на режим руху.

Існує дві групи дорожньої розмітки : горизонтальна та вертикальна.

### 1. Горизонтальна розмітка

Лінії горизонтальної розмітки мають білий колір. Синій колір має лінія 1.1, якщо нею позначаються майданчики для паркування, відведені на проїзній частині. Жовтий колір мають лінії 1.4, 1.10.1, 1.10.2, 1.17, а також лінія 1.2, якщо нею

позначаються межі смуги для руху маршрутних транспортних засобів. Червоно-білий колір мають лінії 1.14.3-1.14.5, 1.15. Оранжевий колір мають лінії тимчасової розмітки.

Розмітка 1.25-1.28 дублює зображення знаків.

Горизонтальна розмітка має таке значення:

1.1 (вузька суцільна лінія) - поділяє транспортні потоки протилежних напрямків і позначає межі смуг руху на дорогах; позначає межі проїзної частини, на які в'їзд заборонено; позначає межі місць стоянки транспортних засобів, майданчиків для паркування і край проїзної частини доріг, не віднесених за умовами руху до автомагістралей;

Розмітку 1.1 застосовують:



1.1

- для розділення транспортних потоків протилежних напрямків на дорогах, що мають дві чи три смуги руху в обох напрямках;
- на ділянках доріг з незабезпеченою видимістю;
- на ділянках доріг з трьома смугами для руху в обох напрямках для організації руху по одній і двох смугах в одному напрямку;
- на всій довжині кривих у плані, радіус яких не перевищує 50 м, а також на ділянках із змінним радіусом, що примикають до них;
- перед перехрестями на яких відстань видимості не відповідає вимогам чинних будівельних норм і правил та на інтенсивності руху по дорозі, що перетинається, 50 авт/добу і більше, - не менше ніж за 20 (40) м від розмітки 1.12, 1.13 чи краю проїзної частини, що перетинається;
- перед залізничними переїздами від ближньої рейки до розмітки 1.12 і на відстані 100 м від розмітки 1.12;
- в місцях, де заборонено обгін усім транспортним засобам;
- перед перешкодою (опора шляхопроводу, острівець безпеки, бордюр тощо), що знаходиться ближче ніж 0,3 м від межі смуги руху, чи звужує смугу, а також у разі зменшення кількості смуг в конкретному напрямку з нахилом до осі не більше ніж 1:20 (1:50) (перехідна лінія) (перед перехідною лінією повинна наноситись розмітка 1.1 паралельно осі проїзної частини на відстані 20 (40) м від початку відхилення;
- перед пішохідними переходами, перехрещеннями з велосипедними доріжками за інтенсивності руху більше ніж 3000 авт/добу;
- для позначення меж смуг руху за їх кількості дві чи більше для одного напрямку руху перед перехрестями, пішохідними переходами і залізничними переїздами;
- для позначення меж ділянок проїзної частини, на які в'їзд заборонено (острівці безпеки, зупинні майданчики тощо);
- для позначення меж місць для стоянки транспортних засобів;
- для позначення краю проїзної частини (крайова лінія) на дорогах, не позначених знаком 5.1 "Автомагістраль".

У разі наявності бордюру крайову лінію допускається не наносити, за винятком небезпечних доріг, де вона наноситься на відстані 10 см від бордюру.

Лінія, що розділяє транспортні потоки протилежних напрямків, застерігає водіїв від обгону в заборонених місцях - на ділянках доріг з обмеженою оглядовістю, перед перехрестями, пішохідними переходами, залізничними переїздами, мостами, у тунелях. В таких місцях перетинати лінію 1.1 забороняється.

Як виняток, за умови забезпечення безпеки дорожнього руху, дозволяється перетинати лінію 1.1 для об'їзду нерухомої перешкоди, розміри якої не дозволяють здійснити її безпечний об'їзд, не перетинаючи цю лінію, а також обгону поодиноких транспортних засобів, що рухаються із швидкістю менше 30 км/год.

Якщо лінією 1.1 позначено місце стоянки, майданчики для паркування або край проїзної частини, суміжний з узбіччям, цю лінію перетинати дозволяється.

1.2 (широка суцільна лінія) - позначає край проїзної частини на автомагістралях або межі смуги для руху маршрутних транспортних засобів. У місцях, де на смугу маршрутних транспортних засобів дозволено заїзд іншим транспортним засобам, ця лінія може бути переривчастою;



1.2

Розмітка 1.2 повинна застосовуватись для позначення краю проїзної частини (крайова лінія) на дорогах із знаком 5.1 "Автомагістраль", а також для позначення спеціально виділеної смуги для руху маршрутних транспортних засобів. Перетинати цю лінію забороняється. Лінію 1.2 дозволяється перетинати в разі вимушеної зупинки, якщо цією лінією позначено край проїзної частини.

1.3 - поділяє транспортні потоки протилежних напрямків на дорогах, які мають чотири і більше смуг руху;



1.3

Таку лінію перетинати забороняється у всіх випадках. Вона вважається осьової лінією і призначена для забезпечення безпечного інтервалу між транспортними потоками протилежних напрямків.

1.4 - позначає місця, де заборонено зупинку та стоянку транспортних засобів. Застосовується самостійно або в поєднанні із знаком 3.34 і наноситься біля краю проїзної частини або по верху бордюру;



1.4

Розмітку слід наносити на відстані 0,1 м від краю проїзної частини чи по верху бордюру. У разі застосування розмітки у поєднанні із знаком 3.34 "Зупинка заборонена" зона дії заборони визначається довжиною розмітки.

Вимога даної розмітки, як і знака 3.34, не поширюється на маршрутні транспортні засоби та транспортні засоби водіїв-інвалідів.

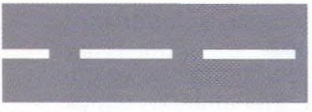
1.5 - поділяє транспортні потоки протилежних напрямків на дорогах, які мають дві або три смуги; позначає межі смуг руху за наявності двох і більше смуг, призначених для руху в одному напрямку;



1.5

Розмітка дозволяє водієві зайняти правильне положення на проїзній частині. Лінію можна перетинати із будь-якого боку.

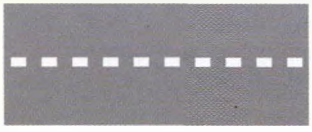
1.6 (лінія наближення - переривчаста лінія, в якій довжина штрихів утричі перевищує проміжки між ними) - попереджає про наближення до розмітки 1.1 або 1.11, яка поділяє транспортні потоки протилежних або попутних напрямків;



1.6

Лінія наближення наноситься на відстані 50 м - у населених пунктах і 100 м - до початку суцільної лінії розмітки. Лінію 1.6 дозволяється перетинати із будь-якого боку, проте водієві варто вчасно закінчити перестроювання, щоб не опинитися на смузі руху зустрічного транспорту. Не варто починати обгін у зоні дії цієї розмітки.

1.7 (переривчаста лінія з короткими штрихами і рівними їм проміжками) - позначає смуги руху в межах перехрестя;



1.7

Розмітка застосовується для позначення смуг руху в межах перехрестя у випадках, коли потрібно показати траєкторію руху транспортних засобів чи підкреслити межі руху смуги.

1.8 (широка переривчаста лінія) - позначає межу між перехідно-швидкісною смугою і основною смугою проїзної частини (на перехрестях, перехрещеннях доріг на різних рівнях, у зоні автобусних зупинок тощо);

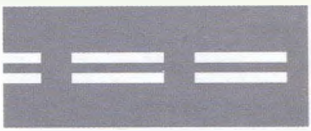
Розмітка застосовується для позначення межі між смугою розгону чи гальмування і основною смугою руху. При цьому ширина розмітки повинна бути 0,4 м на автомагістралях і 0,2 м на інших дорогах.



1.8

1.9 - позначає межі смуг руху, на яких здійснюється реверсивне регулювання; поділяє транспортні потоки протилежних напрямків (при вимкнених реверсивних світлофорах) на дорогах, де здійснюється реверсивне регулювання;

На ділянці дороги між реверсивними світлофорами лінію 1.9 дозволяється перетинати, якщо вона розташована праворуч від водія. Лінію 1.9, що знаходиться ліворуч від водія, при вимкнених реверсивних світлофорах перетинати забороняється.



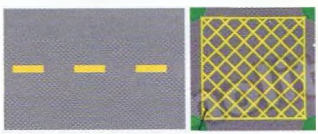
1.9

При ввімкнених сигналах зеленого кольору у реверсивних світлофорах лінію 1.9 дозволяється перетинати із будь-якого боку, якщо вона поділяє смуги, по яких рух дозволено в одному напрямку. У разі вимкнення реверсивних світлофорів водій повинен негайно перестроїтися праворуч за лінію розмітки 1.9.

1.10.1 і 1.10.2 - позначають місця, де заборонено стоянку. Застосовується самостійно або разом із знаком 3.35 і наноситься біля краю проїзної частини або по верху бордюру;

Розмітку наносять на відстані 0,1 м від краю проїзної частини чи по верху бордюру. У разі застосування розмітки у поєднанні зі знаком 3.35 зона дії заборони визначається довжиною розмітки.

Вимога даної розмітки, як і знака 3.35, не поширюється на таксі з увімкненим таксометром і транспортні засоби водіїв-інвалідів.



1.10.1 1.10.2

1.11 - поділяє транспортні потоки протилежних або попутних напрямків на ділянках доріг, де перестроювання дозволено лише з однієї смуги; позначає місця, призначені для розвороту, в'їзду і виїзду з майданчиків для стоянки тощо, де рух дозволено лише в один бік;

Лінію 1.11 дозволяється перетинати тільки з боку її переривчастої частини, а з боку суцільної - лише по завершенні обгону чи об'їзду перешкоди.

Розмітка 1.11 повинна застосовуватись для розділення транспортних потоків попутних чи протилежних напрямків (бар'єрна лінія) у разі заборони перестроювання транспортних засобів із однієї смуги в іншу.



1.11

Розмітка 1.11, що застосовується для розділення потоків протилежних напрямків, повинна наноситись на ділянках доріг з обмеженою видимістю, в тому числі на підйомах і спусках. В таких місцях вона суцільною лінією повинна бути повернута в бік смуги, з якої потрібно заборонити виїзд на смугу зустрічного руху.

Допускається застосовувати цю розмітку для розділення потоків протилежних напрямків перед позначеними пішохідними переходами, перехрещеннями з велосипедною доріжкою, перехрестями, якщо інтенсивність руху менше ніж 3000 од/добу на відстані не менше ніж 20 (40) м від них, а також перед залізничними переїздами на відстані 100 м від розмітки 1.12. При цьому розмітка 1.11 суцільною лінією повинна бути повернута в бік смуги, по якій рух здійснюється в бік зазначених ділянок доріг.

Розмітка 1.11, що застосовується для розділення транспортних потоків попутних напрямків, повинна наноситись:

- на ділянках підйомів, де в бік підйому рух здійснюється по двох смугах, на відстані не менше ніж 50 м від вершини підйому і 30 м за нею; в цьому випадку розмітка 1.11 суцільною лінією повинна бути нанесена в бік крайньої правої смуги;

- на багатосмугових ділянках доріг для заборони перестроювання на крайню ліву смугу, по якій організовано рух транспортних засобів з підвищеною межею швидкості;

- в інших випадках, коли потрібно виключити можливість перестроювання на смугу руху справа чи зліва, виділити ділянки в розмітках 1.1-1.3 для позначення місць перестроювання чи розвороту транспортних засобів, для позначення місць в'їзду на територію, що примикає, та виїзду з неї.

Довжина штриха і проміжку між штрихами цієї розмітки повинна бути такою ж, як у попередньої лінії наближення 1.6, а у разі її відсутності може бути зменшена відповідно до 0,9 і 0,3 м.

1.12 (стоп-лінія) - позначає місце, де водій повинен зупинитися за наявності знака 2.2 або при сигналі світлофора чи регулювальника, що забороняє рух;



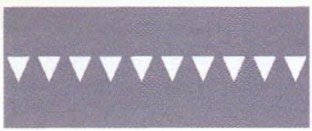
1.12

Розмітка 1.12 (стоп-лінія) повинна застосовуватись перед перехрестями у разі наявності дорожнього знаку 2.2 "Проїзд без зупинки заборонено", в місцях, де рух регулюється світлофором, та перед залізничними переїздами і наноситись там, де водій зобов'язаний зупинитись.

У місцях, де рух регулюється світлофором, стоп лінію слід наносити з урахуванням забезпечення видимості сигналів світлофора водіями транспортних засобів, що зупинились. При цьому відстань від стоп-лінії до світлофора повинна бути не менше ніж 5 м у разі розташування світлофорів над проїзною частиною і не менше ніж 3 м - збоку проїзної частини. Допускається зменшувати зазначену відстань до 3 м за наявності світлофорів типу 3 (повторювачі сигналів світлофора).

На залізничних переїздах стоп-лінію слід наносити на відстані не менше ніж 5 м від шлагбаума чи світлофора, а у разі відсутності - на відстані не менше ніж 10 м від ближньої рейки.

1.13 - позначає місце, де водій повинен у разі потреби зупинитися і дати дорогу транспортним засобам, що рухаються по перехрещуваній дорозі;

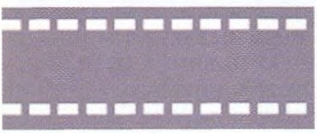


1.13

Розмітка 1.13 повинна застосовуватись для позначення місця зупинки транспортних засобів у разі наявності знака 2.1 "Дати дорогу", як правило, у тих випадках, коли цей знак з будь-яких причин не може бути установлено у тому місці, де водій зобов'язаний дати дорогу.



1.14.1



1.14.2



1.14.3

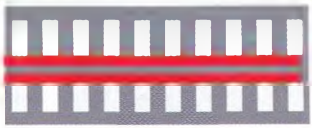
1.14.1, 1.14.3, 1.14.4 ("зебра", у тому числі червоно-білого кольору) - позначають нерегульований пішохідний перехід; розміткою 1.14.3 позначається пішохідний перехід з підвищеною вірогідністю виникнення дорожньо-транспортних пригод; розміткою 1.14.4 позначається місце переходу сліпих пішоходів;

У місцях нанесення даної розмітки діють правила проїзду пішохідних переходів (розділ 18 ПДР). Ширина пішохідного переходу визначається з урахуванням інтенсивності пішохідного руху з розрахунку 1 метр на кожних 500 пішоходів за годину, але не менше 4 метрів.

Розмітки 1.14.1 і 1.14.2 повинні застосовуватись на нерегульованих пішохідних переходах. Якщо ширина пішохідного переходу менше ніж 6 м, слід застосовувати розмітку 1.14.1, а за ширини 6 м і більше - розмітку 1.14.2. Розмітка 1.14.3 повинна застосовуватись на пішохідних переходах, де рух регулюється світлофором.

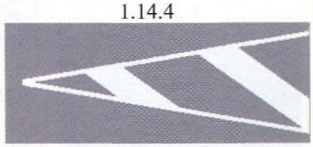
1.14.2, 1.14.5 - позначають пішохідний перехід, де рух регулюється світлофором; розміткою 1.14.5 позначається місце переходу сліпих пішоходів;
1.15 - позначає місце, де велосипедна доріжка перетинає проїзну частину;
1.16.1-1.16.3 - позначає напрямні острівці в місцях поділу, розгалуження або злиття транспортних потоків;
1.16.4 - позначає острівці безпеки;

Напрямні острівці обладнуються на перетинах доріг, використовуються для впорядкування руху транспортних потоків у межах перехресть і попереджають водіїв про небезпеку відхилення траєкторії руху транспортного засобу від виділеної для даного напрямку руху смуги. Оскільки дана розмітка є поєднанням суцільної лінії 1.1 і похилих ліній, а водієві заборонено перетинати суцільну лінію, заїзд на напрямні острівці, а також зупинка і стоянка на них заборонені.



1.14.4

Острівці безпеки знаходяться в межах пішохідних переходів і призначені для пішоходів. Зупинка і стоянка на таких острівцях забороняється.



1.16.1

1.17 - позначає зупинки маршрутних транспортних засобів і таксі;

Розмітка 1.17 повинна застосовуватись для позначення місць зупинок транспортних засобів, що рухаються за встановленими маршрутами, і стоянок таксі, за винятком відокремлених від основної проїзної частини зупинних майданчиків. Довжина розмітки 1.17 повинна визначатись з урахуванням кількості транспортних засобів, що одночасно зупиняються чи стоять, але не менше ніж 30 м для зупинок тролейбусів, автобусів і 20 м для стоянок таксі.



1.16.2



1.16.3

1.18 - показує дозволені на перехресті напрямки руху по смугах. Застосовується самостійно або в поєднанні із знаками 5.16, 5.18; розмітка із зображенням тупика наноситься для зазначення того, що поворот на найближчу проїзну частину заборонено; розмітка, яка дозволяє поворот ліворуч з крайньої лівої смуги, дозволяє також розворот;



1.17

Розмітка 1.18 повинна застосовуватись для зазначених дозволених на перехресті напрямків руху по смугах. При цьому повинно послідовно наноситись 2 (3) чи більше стріл з відстанню між ними від 20 до 30 м. Основа стріли, найближчої до перехрестя, повинна бути на рівні початку розмітки 1.1, що розділяє потоки попутних напрямків руху.



1.18

Розмітка з зображенням тупика повинна наноситись перед перехрещенням доріг з проїзними частинами, що розділені бульваром, чи широкою розділювальною смугою, коли поворот на найближчу проїзну частину заборонено. Ця розмітка не наноситься, якщо ширина бульвару чи розділювальної смуги дозволяє нанести стріли без зображення тупика відповідно до умов, наведених в цьому пункті.

1.19 - попереджає про наближення до звуження проїзної частини (ділянки, де зменшується кількість смуг руху в даному напрямку) або до лінії розмітки 1.1 чи 1.11, яка поділяє транспортні потоки протилежних напрямків. У першому випадку може застосовуватися в поєднанні із знаками 1.5.1-1.5.3;



1.19



1.20

1.20 - попереджає про наближення до розмітки 1.13;

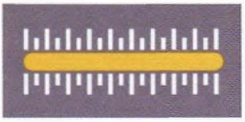
Розмітку називають "трикутником наближення", вона фактично дублює дорожній знак 2.1 "Дати дорогу" та інформує водіїв про наближення до нього. Відстань між основою трикутника розмітки 1.20 і розміткою 1.13 повинна бути від 2 до 10 м (від 10 до 25 м).



1.21

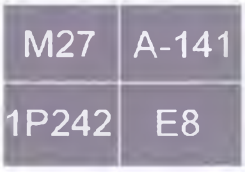
1.21 (напис "STOP") - попереджає про наближення до розмітки 1.12, коли вона застосовується в поєднанні із знаком 2.2;

Відстань між написом "СТОП" і стоп-лінією має бути від 2 до 10 м - у населених пунктах, від 10 до 25 м - за їх межами.


1.22

1.22 - попереджає про наближення до місця, де встановлено пристрій примусового зниження швидкості руху транспортних засобів;

1.23 - показує номер дороги (маршруту);



1.23

1.24 - позначає смугу, призначену для руху лише маршрутних транспортних засобів.

Рух інших транспортних засобів по смузі руху маршрутних транспортних засобів заборонено.

На дорозі із смугою для маршрутних транспортних засобів, відокремленою переривчастою лінією дорожньої розмітки, можна виконувати поворот з цієї смуги. У таких місцях дозволяється також заїжджати на смугу для посадки чи висадки пасажирів біля правого краю проїзної частини (п.17.2 ПДР).



1.24


1.25

1.25 - дублює зображення знака 1.32;

1.26 - дублює зображення знака 1.39;

Йдеться про знак "Інша небезпека (аварійно небезпечна ділянка)".


1.26



1.27

1.27 - дублює зображення знака 3.29;
Йдеться про знак "Обмеження максимальної швидкості".

1.28 - дублює зображення знака 5.38;
Йдеться про знак "Місце для стоянки".



1.28


1.29

1.29 - позначає доріжку для велосипедистів;


1.30

1.30 - позначає місця стоянки транспортних засобів, які перевозять інвалідів чи на яких установлено розпізнавальний знак "Інвалід".

Лінії 1.1 і 1.3 перетинати забороняється. Якщо лінією 1.1 позначено місце стоянки, майданчик для паркування або край проїзної частини, суміжний з узбіччям, цю лінію перетинати дозволяється.

Як виняток, за умови забезпечення безпеки дорожнього руху, дозволяється перетинати лінію 1.1 для об'їзду нерухомої перешкоди, розміри якої не дають змоги здійснити її безпечний об'їзд, не перетинаючи цю лінію, а також обгону поодиноких транспортних засобів, що рухаються із швидкістю менше 30 км/год.

Лінію 1.2 дозволяється перетинати в разі вимушеної зупинки, якщо цією лінією позначено край проїзної частини, суміжний з узбіччям.

Лінії 1.5-1.8 перетинати дозволяється з будь-якого боку.

На ділянці дороги між реверсивними світлофорами лінію 1.9 дозволяється перетинати, якщо вона розташована праворуч від водія.

При ввімкнених сигналах зеленого кольору у реверсивних світлофорах лінію 1.9 дозволяється перетинати з будь-якого боку, якщо вона поділяє смуги, по яких рух дозволено в одному напрямку. У разі вимкнення реверсивних світлофорів водій повинен негайно перестроїтися праворуч за лінію розмітки 1.9.

Лінію 1.9, що розміщена ліворуч, при вимкнених реверсивних світлофорах перетинати забороняється.

Лінію 1.11 дозволяється перетинати тільки з боку її переривчастої частини, а з боку суцільної - лише по завершенні обгону чи об'їзду перешкоди.

## 2. Вертикальна розмітка

Смуги вертикальної розмітки мають чорно-білий колір. Червоно-білий колір мають смуги 2.3. Жовтий колір має лінія 2.7.

Вертикальна розмітка позначає:

2.1 - торцеві частини штучних споруд (парапетів, опор освітлення, шляхопроводів та ін.);



2.3

Розмітка 2.1 повинна застосовуватись для позначення вертикальних елементів дорожніх споруд, металевих, бетонних конструкцій, опор штучного освітлення та інших перешкод, що розташовані в межах узбіччя чи знаходяться на відстані менше ніж 5 м від краю проїзної частини, а в разі наявності бордюру - на відстані менше ніж 0,75 м, а також в інших випадках, коли ці елементи є небезпечними для транспортних засобів, що рухаються.



2.4

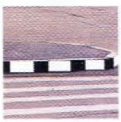


2.5

Під час великої ширини вертикальної поверхні допускається розмічати тільки найближчий до поїзної частини край на ширину 0,5 м, у разі великої висоти - на висоту 2 м.

2.2 - нижній край штучної споруди;

Розмітка 2.2 повинна застосовуватись для позначення нижнього краю проїзної конструкції тунелів, мостів та шляхопроводів, коли відстань від нього до покриття дороги менша ніж 5 м. Розмітку наносять над серединою кожної смуги, по якій здійснюється рух у напрямку дорожньої споруди.



2.6



2.7

Допускається наносити розмітку 2.2 на прольотних будівлях по всій ширині проїзної частини, по якій здійснюється рух у напрямку споруди.

2.3 - вертикальні поверхні щитів, які встановлюють під знаками 4.7-4.9, чи початкові або кінцеві елементи дорожніх огороджень. Нижній край смуг розмітки позначає бік, з якого необхідно об'їжджати перешкоду;

Розмітку 2.3 застосовують для позначення круглих тумб у випадках, коли вони розташовуються на розділювальних смугах чи острівцях безпеки.

Білі смуги розміток 2.1-2.3 на ділянках доріг, що не мають штучного освітлення, допускається виконувати з світлоповертальних матеріалів.

2.4 - напрямні стовпчики;

Розмітка 2.4 повинна застосовуватись для позначення розташованих у межах дорожнього полотна напрямних стовпчиків, надовбів, опор огороджень, стійок дорожніх знаків тощо. Нижній край чорної смуги розмітки 2.4 повинен бути повернутий в бік проїзної частини.

2.5 - бокові поверхні огороджень доріг на заокругленнях малого радіуса, крутих спусках, інших небезпечних ділянках;

Розмітку 2.5 слід застосовувати для позначення бокових поверхонь початку дорожніх огороджень (протягом не менше ніж 10), що установлені на небезпечних ділянках доріг, а також по всій довжині огороджень на розв'язках різних рівнів, кривих у плані з радіусом меншим ніж 50 м, крутих спусках.

2.6 - бордюри напрямного острівця та острівця безпеки;

Огороджувальні та напрямні пристрої, позначені розміткою 2.4-2.6, повинні мати світлоповертальні елементи. Ці елементи повинні бути праворуч за напрямком руху червоного кольору, а ліворуч - білого.

Площина світлоповертального елемента повинна бути за можливості перпендикулярною до напрямку руху транспортних засобів.

2.7 - бордюри в місцях, де заборонено стоянку транспортних засобів.

Розмітка 2.7 повинна застосовуватись для позначення поверхні піднятих острівців безпеки, бордюрів на кривих в плані з радіусом меншим ніж 50 м, в місцях звуження дороги та на інших небезпечних ділянках.

**Додаток 1**
до Правил дорожнього руху
(у редакції постанови Кабінету Міністрів України
від 11 лютого 2013 р. № 111)

# 33. Дорожні знаки

## 1. ПОПЕРЕДЖУВАЛЬНІ ЗНАКИ




## 2. ЗНАКИ ПРІОРИТЕТУ




## 3. ЗАБОРОННІ ЗНАКИ






3.28 Кінець [illegible]

3.29 Обмеження максимальної швидкості

3.30 Кінець обмеження максимальної швидкості

3.31 Зона обмеження максимальної швидкості

3.32 Кінець зони обмеження максимальної швидкості

3.33 Подачу звукового сигналу заборонено

3.34 Зупинку заборонено

3.35 Стоянку заборонено

3.36 Стоянку заборонено в непарні числа місяця

3.37 Стоянку заборонено в парні числа місяця




[illegible] Зона обмеженої стоянки

3.39 Кінець зони обмеженої стоянки

3.40 Митниця

3.41 Контроль

3.42 Кінець усіх заборон і обмежень

3.43 Небезпека

## 4. НАКАЗОВІ ЗНАКИ



4.1 Рух прямо

4.2 Рух праворуч

4.3 Рух ліворуч

4.4 Рух прямо або праворуч

4.5 Рух прямо або ліворуч

4.6 Рух праворуч або ліворуч

4.7 Об'їзд перешкоди з правого боку

4.8 Об'їзд перешкоди з лівого боку

4.9 Об'їзд перешкоди з правого або лівого боку

4.10 Круговий рух

4.11 Рух легкових автомобілів




4.12 Доріжка для велосипедистів

4.13 Доріжка для пішоходів

4.14 Доріжка для пішоходів і велосипедистів

4.15 Доріжка для вершників

4.16 Обмеження мінімальної швидкості

4.17 Кінець обмеження мінімальної швидкості



4.18.1 4.18.2 4.18.3

Напрямок руху транспортних засобів з небезпечними вантажами

## 5. ІНФОРМАЦІЙНО-ВКАЗІВНІ ЗНАКИ



5.1 Автомагістраль

5.2 Кінець автомагістралі

5.3 Дорога для автомобілів

5.4 Кінець дороги для автомобілів

5.5 Дорога з односторонній рухом

5.6 Кінець дороги з одностороннім рухом

5.7.1 5.7.2 Виїзд на дорогу з одностороннім рухом

5.8 Дорога із смугою для руху маршрутних транспортних засобів

5.9 Кінець дороги із смугою для руху маршрутних транспортних засобів



5.10.1 5.10.2 Виїзд на дорогу із смугою для руху маршрутних транспортних засобів

5.11 Смуга для руху маршрутних транспортних засобів

5.12 Кінець смуги для руху маршрутних транспортних засобів

5.13 Дорога з реверсивним рухом

5.14 Кінець дороги з реверсивним рухом

5.15 Виїзд на дорогу з реверсивним рухом

5.16 Напрямки руху по смугах




5.17.1 5.17.2 Напрямок руху по смугах

5.18 Напрямок руху по смузі

5.19 Використання смуги руху

5.20.1 5.20.2 5.20.3 Початок додаткової смуги руху



5.21.1
Кінець додаткової смуги руху



5.21.2



5.22
Прилягання смуги для розгону



5.23
Прилягання додаткової смуги руху з



5.24.1



5.24.2
Зміна напрямку руху на дорозі з розділювальною смугою



5.25
Смуга руху для аварійної зупинки



5.26
Місце для розвороту




5.27
Зона для розвороту



5.28.1 5.28.2 5.28.3
Напрямок руху для вантажних автомобілів



5.29.1



5.29.2
Тупик



5.29.3




5.30
Рекомендована швидкість



5.31
Житлова зона



5.32
Кінець житлової зони




5.33
Пішохідна зона




5.34
Кінець пішохідної зони



5.35.1 5.35.2
Пішохідний перехід



5.36.1 5.36.2
Підземний пішохідний перехід



5.37.1 5.37.2
Надземний пішохідний




5.38 5.38
Місце для стоянки




5.38
Місце для стоянки




5.39
Зона стоянки




5.40
Кінець зони стоянки



5.41.1
Пункт зупинки автобуса




5.41.2
Кінець пункту зупинки автобуса



5.42.1
Пункт зупинки трамвая




5.42.2
Кінець пункту зупинки трамвая



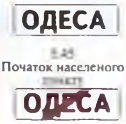
5.43.1
Пункт зупинки тролейбуса




5.43.2
Кінець пункту зупинки тролейбуса



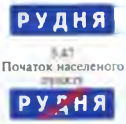
5.44
Місце зупинки таксі




5.45
Початок населеного пункту



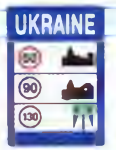

5.46
Кінець населеного пункту




5.47
Початок населеного пункту




5.48
Кінець населеного пункту




5.49
Покажчик загальних обмежень швидкості




5.50
Можливість використання дороги




5.51



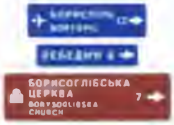




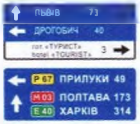
5.51
Попередній покажчик напрямків




5.52
Попередній покажчик напрямку




5.53
Покажчик напрямку




5.54
Покажчик напрямків



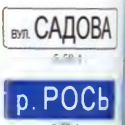
5.55
Схема руху



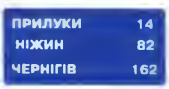

5.56
Схема об'їзду




5.57.1
5.57.2




5.58.2
Назва об'єкта




5.59
Покажчик відстаней




5.60 5.61.1 5.61.1 5.61.2
Кілометровий
Номер маршруту




5.62
Місце зупинки



5.63.1
Початок щільної забудови



5.63.2
Кінець щільної забудови



5.64
Зміна схеми руху



5.65
Аеропорт



5.66
Залізничний вокзал чи пункт зупинки поїздів



5.67
Автовокзал чи автостанція



5.68
Культова споруда

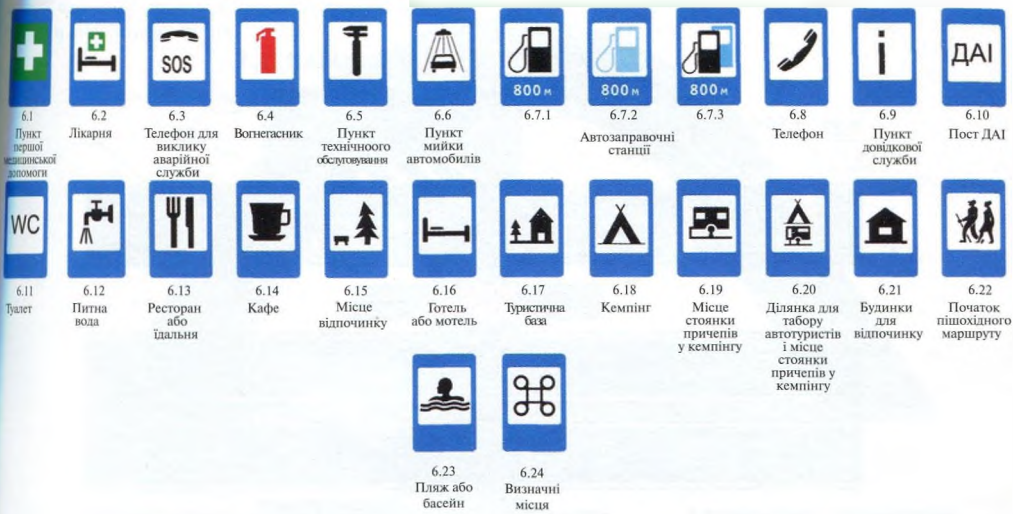


5.69
Промислова зона



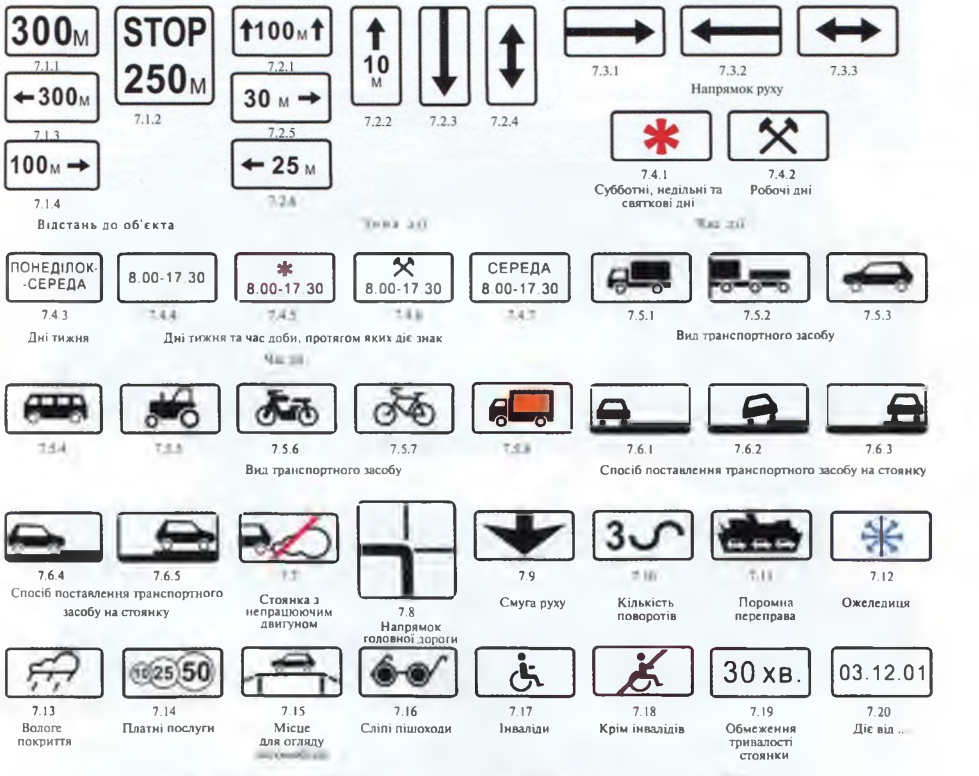
5.70
Фото-, відеофіксування порушень Правил дорожнього руху

## 6. ЗНАКИ СЕРВІСУ




6.1 Пункт першої медицинської допомоги
6.2 Лікарня
6.3 Телефон для виклику аварійної служби
6.4 Вогнегасник
6.5 Пункт технічного обслуговування
6.6 Пункт мийки автомобілів
6.7.1
6.7.2 Автозаправочні станції
6.7.3
6.8 Телефон
6.9 Пункт довідкової служби
6.10 Пост ДАІ
6.11 Туалет
6.12 Питна вода
6.13 Ресторан або їдальня
6.14 Кафе
6.15 Місце відпочинку
6.16 Готель або мотель
6.17 Туристична база
6.18 Кемпінг
6.19 Місце стоянки причепів у кемпінгу
6.20 Ділянка для табору автотуристів і місце стоянки причепів у кемпінгу
6.21 Будинки для відпочинку
6.22 Початок пішохідного маршруту
6.23 Пляж або басейн
6.24 Визначні місця

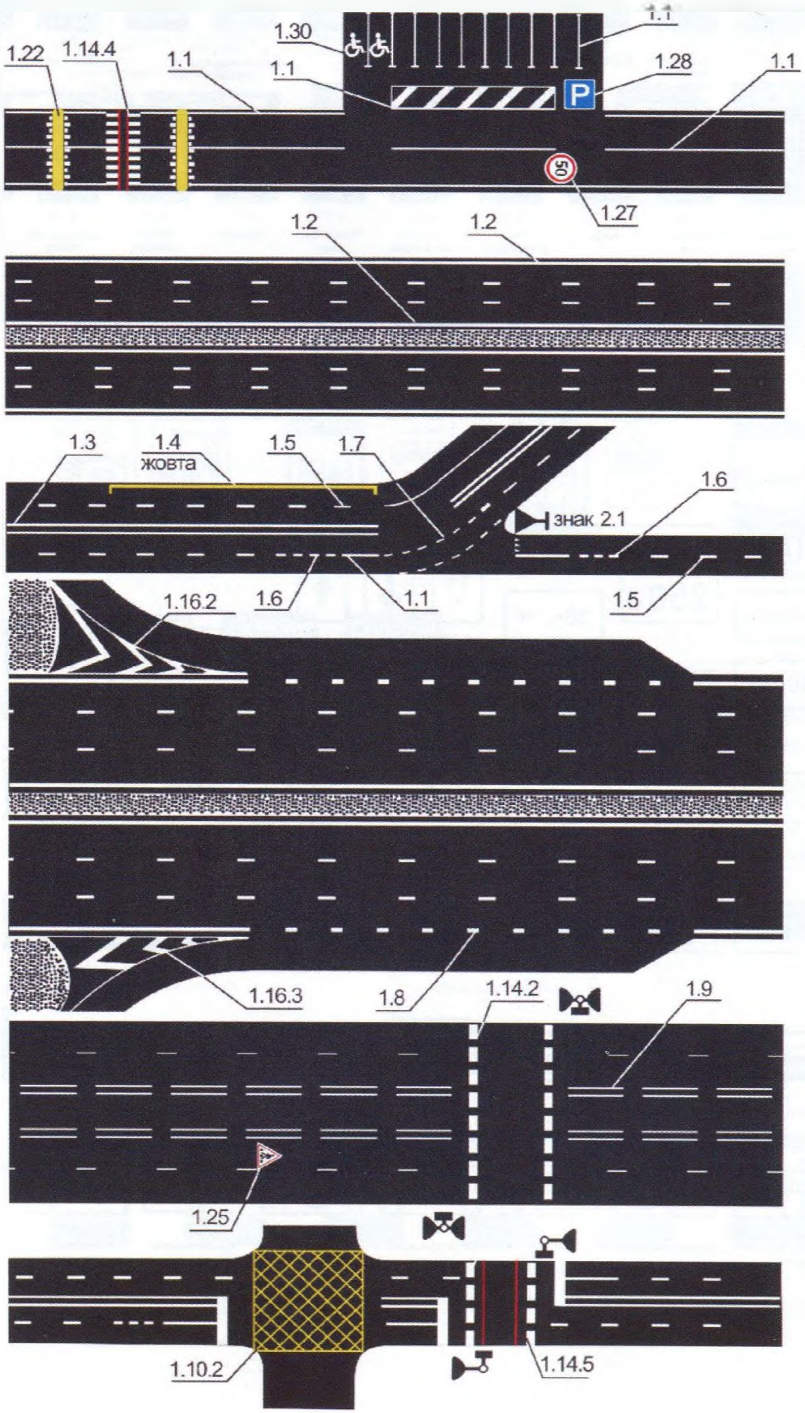
## 7. ТАБЛИЧКИ ДО ДОРОЖНІХ ЗНАКІВ

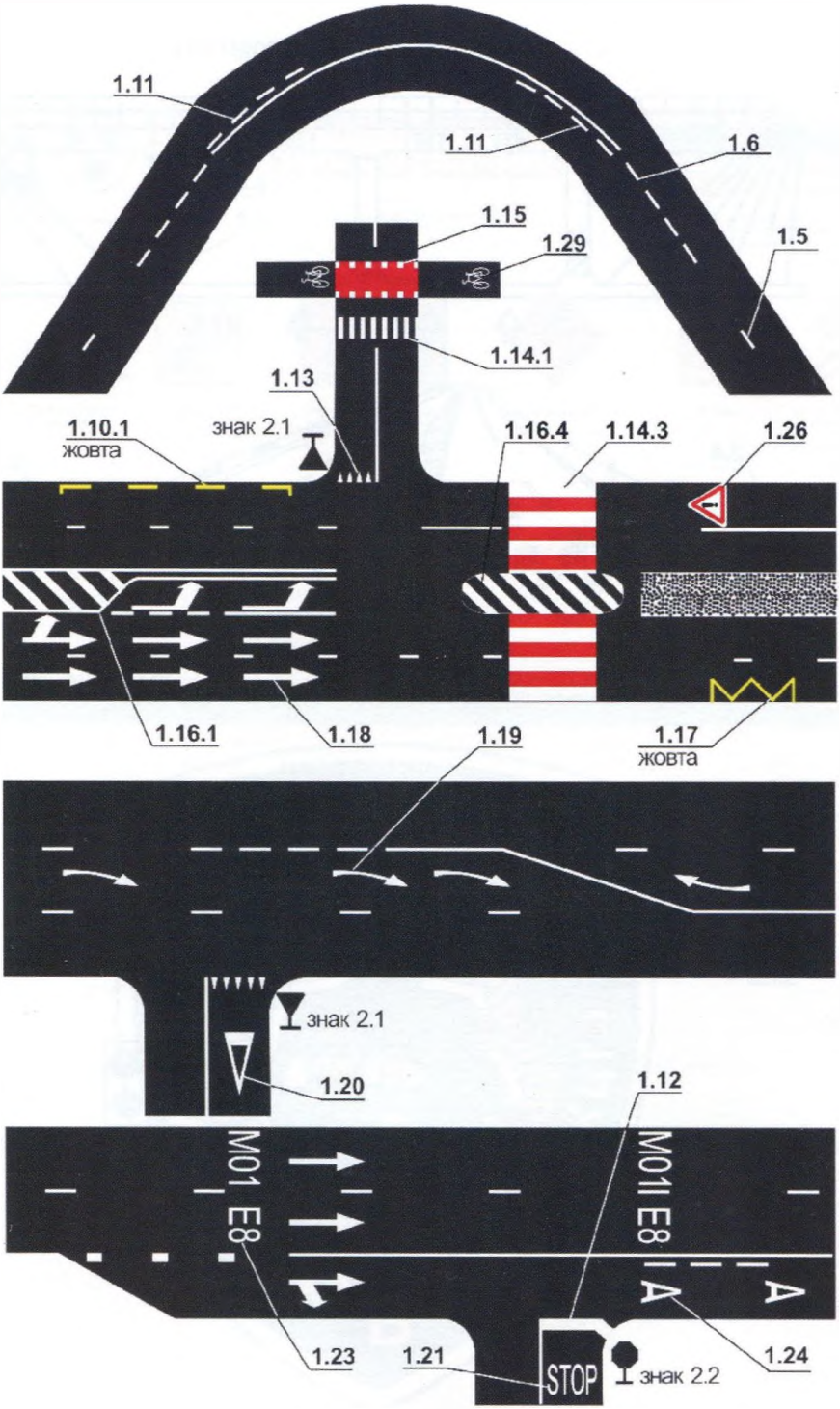



7.1.1
7.1.2
7.1.3
7.1.4
Відстань до об'єкта
7.2.1
7.2.2
7.2.3
7.2.4
7.2.5
7.3.1
7.3.2
7.3.3
Напрямок руху
7.4.1 Субботні, недільні та святкові дні
7.4.2 Робочі дні
7.4.3 Дні тижня
Дні тижня та час доби, протягом яких діє знак
7.5.1
7.5.2
7.5.3
Вид транспортного засобу
7.5.6
7.5.7
7.6.1
7.6.2
7.6.3
Спосіб поставлення транспортного засобу на стоянку
7.6.4 Спосіб поставлення транспортного засобу на стоянку
7.6.5
Стоянка з непрацюючим двигуном
7.8 Напрямок головної дороги
7.9 Смуга руху
Кількість поворотів
Поромна переправа
7.12 Ожеледиця
7.13 Вологе покриття
7.14 Платні послуги
7.15 Місце для огляду
7.16 Сліпі пішоходи
7.17 Інваліди
7.18 Крім інвалідів
30 хв.
7.19 Обмеження тривалості стоянки
03.12.01
7.20 Діє від ...
7.21.1
7.21.2
7.21.3
7.21.4
Вид небезпеки
7.22 Лижники

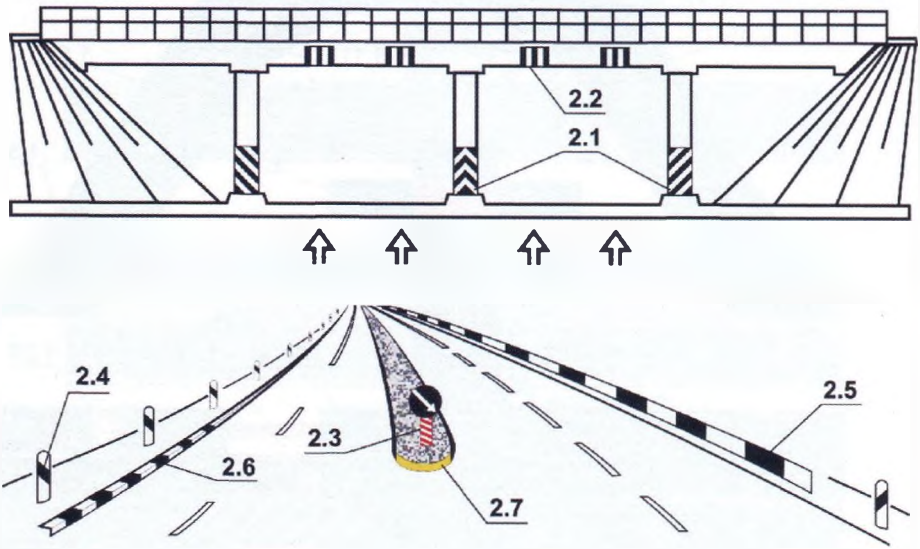
**Додаток 2**
до Правил дорожнього руху
(у редакції постанови Кабінету Міністрів України
від 11 лютого 2013 р. № 111)

## 1. ГОРИЗОНТАЛЬНА РОЗМІТКА



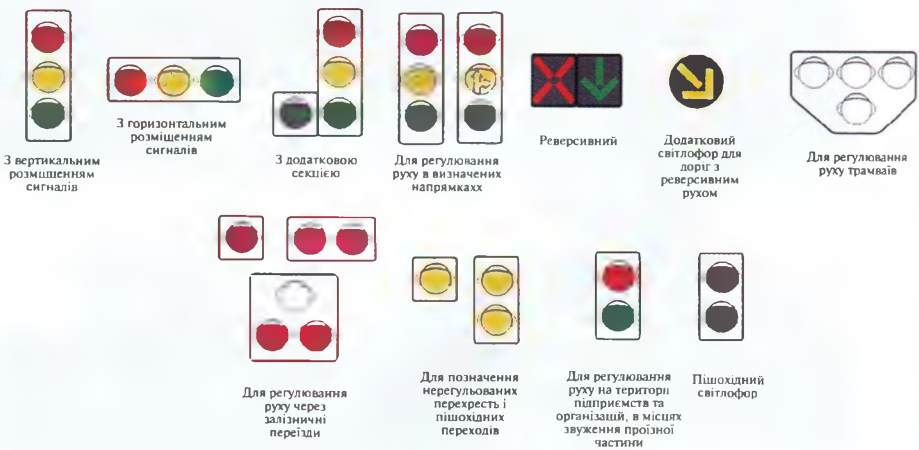

1.11
1.11
1.6
1.15
1.29
1.5
1.14.1
1.13
1.10.1
жовта
знак 2.1
1.16.4
1.14.3
1.26
1.16.1
1.18
1.19
1.17
жовта
знак 2.1
1.20
1.12
M01 E8
M01 E8
1.23
1.21
STOP
знак 2.2
1.24

## 2. ВЕРТИКАЛЬНА РОЗМІТКА




**Додаток 3**
до Правил дорожнього руху

## СВІТЛОФОРИ



**Додаток 4**
до Правил дорожнього руху

## РОЗПІЗНАВАЛЬНІ ЗНАКИ



Автопоїзд



Глухий водій



Діти



Довгомірний транспортний засіб довжиною від 12 до 22 м.




Довгомірний транспортний засіб 22 і більше метрів або з двома і більше причепами



Лікар



Знак аварійної зупинки



Інвалід




Інформаційна таблиця небезпечного вантажу



Знак небезпеки




Колона



Позначення вантажу, що виступає за габарити транспортного засобу




Обмеження максимальної швидкості




Розпізнавальний автомобільний знак України



Розпізнавальний знак транспортного засобу



Таксі




Учбовий транспортний засіб




Шкільний



# Конвенция
# о дорожном движении

(Вена, 8 ноября 1968 года )

### Глава I. Общие положения

**Статья 1. Определения**

При применении положений настоящей Конвенции нижеследующие термины имеют то значение, которое придается им в настоящей статье:

a) термин "национальное законодательство" Договаривающейся Стороны означает совокупность национальных или местных законов и правил, действующих на территории этой Договаривающейся Стороны;

b) транспортное средство считается находящимся в "международном движении" по территории какого-либо государства, если оно:

i) принадлежит физическому или юридическому лицу, имеющему обычное местожительство вне этого государства;

ii) не зарегистрировано в этом государстве;

iii) временно ввезено в него; однако каждая Договаривающаяся Сторона вправе не считать находящимся в "международном движении" любое транспортное средство, которое оставалось на ее территории более одного года без значительного перерыва, продолжительность которого может устанавливаться этой Договаривающейся Стороной.

Состав транспортных средств считается находящимся в "международном движении", если по крайней мере одно из транспортных средств состава отвечает этому определению;

c) термин "населенный пункт" означает застроенную территорию, въезды на которую и выезды с которой специально обозначены соответствующими знаками или которая каким-либо иным образом определена в национальном законодательстве;

d) термин "дорога" означает всю полосу отвода любой дороги или улицы, открытой для движения;

e) термин "проезжая часть дороги" означает часть дороги, обычно используемую для движения транспортных средств; дорога может иметь несколько проезжих частей, четко разграниченных, в частности разделительной полосой, или находящихся на различных уровнях;

f) на проезжей части, где крайняя полоса или крайние полосы движения или велодорожки предназначены для движения определенных транспортных средств, термин "край проезжей части" означает для других пользователей дороги край остальной части дороги;

g) термин "полоса движения" означает любую из продольных полос, на которые может быть разделена проезжая часть дороги, обозначенных или не обозначенных посредством продольной разметки, но имеющих ширину, достаточную для движения в один ряд автомобилей, иных, чем мотоциклы;

h) термин "перекресток" означает любое пересечение на одном уровне, соединение или разветвление дорог, включая территорию, образуемую такими пересечениями, соединениями или разветвлениями;

i) термин "железнодорожный переезд" означает любое пересечение на одном уровне дороги с железнодорожными или трамвайными путями, имеющими независимое полотно;

j) термин "автомагистраль" означает дорогу, специально построенную и предназначенную для движения автотранспортных средств, которая не обслуживает придорожных владений и которая:

i) за исключением отдельных мест или во временном порядке, имеет для обоих направлений движения отдельные проезжие части, отделенные друг от друга разделительной полосой, не предназначенной для движения, или, в исключительных случаях, другими средствами;

ii) не имеет пересечений на одном уровне ни с дорогами, ни с железнодорожными или трамвайными путями, ни с пешеходными дорожками;

iii) специально обозначена в качестве автомагистрали;

k) транспортное средство считается:

i) "остановленным", если оно приведено в неподвижное состояние на период времени, необходимый либо для посадки или высадки людей, либо для погрузки или выгрузки грузов;

ii) "находящимся на стоянке", если оно приведено в неподвижное состояние по причине, иной, чем необходимость избежать столкновения с другим пользователем дороги или с каким-либо препятствием или выполнить предписания правил движения, и если его остановка не ограничивается временем, необходимым либо для посадки или высадки людей, либо для погрузки или выгрузки грузов.

Однако Договаривающиеся Стороны могут считать "остановленными" транспортные средства, приведенные в неподвижное состояние в условиях, определенных выше, в подпункте "ii", если длительность этого

состояния не превышает предела времени, установленного национальным законодательством, и могут считать "находящимися на стоянке" транспортные средства, приведенные в неподвижное состояние в условиях, определенных выше, в подпункте "i", если длительность этого состояния превышает предел времени, установленный национальным законодательством;

l) термин "велосипед" означает любое транспортное средство, которое имеет по крайней мере два колеса и приводится в движение исключительно мускульной энергией лиц, находящихся на этом транспортном средстве, в частности при помощи педалей или рукояток;

m) термин "велосипед с подвесным двигателем" означает любое двух- или трехколесное транспортное средство, снабженное двигателем внутреннего сгорания с объемом цилиндра, не превышающим 50 куб. см, и максимальная конструктивная скорость которого не превышает 50 км/час (30 миль/час); однако Договаривающиеся Стороны могут не считать велосипедами с подвесным двигателем в соответствии со своим национальным законодательством те транспортные средства, которые не имеют характеристик велосипедов в отношении возможностей их использования, в частности возможности приведения их в движение с помощью педалей, или которые по своей максимальной конструктивной скорости, весу или некоторым характеристикам двигателя превышают установленные пределы. Ни одно положение настоящего определения не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся Сторонам полностью приравнивать велосипеды с подвесным двигателем к велосипедам при применении предписаний своих национальных законодательств, касающихся дорожного движения;

n) термин "мотоцикл" означает любое двухколесное транспортное средство с коляской или без нее, имеющее двигатель. Договаривающиеся Стороны могут в своем национальном законодательстве приравнивать к мотоциклам трехколесные транспортные средства, масса которых без нагрузки не превышает 400 кг. Термин "мотоцикл" не включает велосипеды с подвесным двигателем, однако Договаривающиеся Стороны могут при условии, что они сделают соответствующее заявление согласно пункту 2 статьи 54 настоящей Конвенции, приравнивать велосипеды с подвесным двигателем к мотоциклам при применении настоящей Конвенции;

o) термин "механическое транспортное средство" означает любое самоходное дорожное транспортное средство, за исключением велосипедов с подвесным двигателем, на территории Договаривающихся Сторон, которые не приравнивают их к мотоциклам, и за исключением рельсовых транспортных средств;

p) термин "автомобиль" означает механическое транспортное средство, используемое обычно для перевозки по дорогам людей или грузов или для буксировки по дорогам транспортных средств, используемых для перевозки людей или грузов. Этот термин охватывает троллейбусы, т.е. нерельсовые транспортные средства, соединенные с электрическим проводом; он не охватывает такие транспортные средства, как сельскохозяйственные тракторы, использование которых для перевозки людей или грузов по дорогам или для буксировки по дорогам транспортных средств, используемых для перевозки людей или грузов, является лишь вспомогательной функцией;

q) термин "прицеп" означает любое транспортное средство, предназначенное для его буксировки механическим транспортным средством; этот термин охватывает также полуприцепы;

r) термин "полуприцеп" означает любой прицеп, предназначенный для сцепления с автомобилем таким образом, что часть его опирается на автомобиль, и последний несет на себе значительную часть массы полуприцепа и его груза;

s) термин "легкий прицеп" означает всякий прицеп, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 кг;

t) термин "состав транспортных средств" означает сцепленные транспортные средства, которые участвуют в дорожном движении как одно целое;

u) термин "транспортное средство с полуприцепом" означает состав из автомобиля и сцепленного с ним полуприцепа;

v) термин "водитель" ("погонщик") означает всякое лицо, управляющее транспортным средством, автомобилем и т.д. (включая велосипеды) или ведущее по дорогам скот, стада, упряжных, вьючных или верховых животных;

w) термин "разрешенная максимальная масса" означает максимальную массу груженого транспортного средства, объявленный допустимым компетентным органом государства, в котором зарегистрировано транспортное средство;

x) термин "масса без нагрузки" означает массу транспортного средства без экипажа, пассажиров и груза, но с полным запасом топлива и необходимым комплектом инструмента;

y) термин "масса с нагрузкой" означает фактическую массу груженого транспортного средства, экипажа и пассажиров;

z) термины "направление движения" и "соответствующий направлению движения" означают правую сторону, если в соответствии с национальным законодательством водитель транспортного средства должен при встрече с другим транспортным средством пропустить его слева; в противном случае эти термины означают левую сторону;

aa) предписание для водителя "уступить дорогу" другим транспортным средствам означает, что водитель не должен продолжать или возобновлять движение или осуществлять маневр, если это может вынудить водителей других транспортных средств внезапно изменить направление движения или скорость.

**Статья 4. Дорожные знаки и сигналы**

Договаривающиеся Стороны настоящей Конвенции, не являющиеся Договаривающимися Сторонами Конвенции о дорожных знаках и сигналах, открытой для подписания в Вене одновременно с настоящей Конвенцией, обязуются принять меры к тому, чтобы:

a) все установленные на их территории дорожные знаки и сигналы, световые дорожные сигналы и разметка дорог составляли единую систему и изготавливались и устанавливались таким образом, чтобы их можно было легко распознать;

b) число типов сигналов было ограничено, и сигналы устанавливались лишь в тех местах, где их наличие считается полезным;

c) предупреждающие сигнальные знаки устанавливались на достаточном расстоянии от препятствий для своевременного предупреждения о них водителей;

d) было запрещено:

i) помещать на сигнальном знаке, на его опоре или на любом другом приспособлении, предназначенном для регулирования движения, что-либо, что не имеет отношения к назначению этого сигнального знака или приспособления; однако, если Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения разрешают какой-либо ассоциации, не имеющей целью получение материальной выгоды, устанавливать указательные знаки, они могут разрешать, чтобы эмблема этой ассоциации обозначалась на знаке или на его опоре при условии, что это не затруднит его понимания;

ii) помещать плакаты, афиши, производить разметку и устанавливать приспособления, которые либо могут быть приняты за сигнальные знаки или другие приспособления для регулирования движения, либо могут снизить их видимость или эффективность, либо ослеплять пользователей дороги или отвлекать их внимание и тем самым ставить под угрозу безопасность дорожного движения;

iii) устанавливать на тротуарах и обочинах устройства или оборудование, которое может необоснованно затруднять движение пешеходов, и в частности престарелых лиц и инвалидов.

## Глава II. Правила дорожного движения

**Статья 5. Значение дорожных знаков и сигналов**

1. Пользователи дороги должны выполнять предписания дорожных знаков и сигналов, световых дорожных сигналов или разметки дорог, даже если упомянутые предписания кажутся противоречащими другим правилам движения.

2. Предписания световых дорожных сигналов превалируют над предписаниями дорожных знаков, определяющих преимущественное право проезда.

**Статья 6. Сигналы лиц, уполномоченных регулировать дорожное движение**

1. Лица, уполномоченные регулировать дорожное движение, должны быть хорошо распознаваемыми и видимыми на расстоянии как днем, так и ночью.

2. Пользователи дороги должны немедленно выполнять любое указание лиц, уполномоченных регулировать дорожное движение.

3. Рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве, чтобы в качестве указаний лиц, уполномоченных регулировать дорожное движение, считались, в частности, перечисленные ниже сигналы:

a) поднятая вертикально рука; этот жест означает "внимание, стоп" для всех пользователей дороги, кроме тех водителей, которые не могли бы уже остановиться в условиях достаточной безопасности; кроме того, если этот сигнал подается на перекрестке, водитель, уже выехавший на перекресток, может продолжать движение;

b) рука или руки, вытянутые горизонтально; этот жест означает сигнал "стоп" для всех пользователей дороги, которые, независимо от направления их движения, движутся с направлений, пересекающих направление, обозначенное вытянутой рукой или руками лица, уполномоченного регулировать дорожное движение; подав этот сигнал, регулировщик может опустить руку или руки; для водителей, к которым он обращен грудью или спиной, этот жест также означает сигнал "стоп";

c) покачивание красным огнем; этот жест означает сигнал "стоп" для пользователей дороги, в сторону которых направлен этот огонь.

4. Сигналы лиц, уполномоченных регулировать дорожное движение, превалируют над предписаниями дорожных знаков и сигналов и световых дорожных сигналов или разметки дорог, а также правил дорожного движения.

**Статья 7. Общие правила**

1. Пользователи дороги должны вести себя таким образом, чтобы не создавать опасности или препятствий для движения, не подвергать опасности людей и не причинять ущерба государственному, общественному или частному имуществу.

2. Рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве, что пользователи дороги не должны стеснять дорожное движение или ставить под угрозу его безопасность, бросая, складывая или оставляя на дороге предметы или материалы, или создавая на ней какие-либо другие препятствия. Пользователи дороги, которым не удалось избежать создания такого препятствия или такой опасности, должны принять необходимые меры для возможно более быстрого их устранения и, если они не могут сделать это немедленно, для предупреждения о них других пользователей дороги.

3. Водители должны проявлять повышенную осторожность в отношении таких наиболее уязвимых участников дорожного движения, как пешеходы и велосипедисты и, в частности, дети, престарелые лица и инвалиды.

4. Водители должны стараться, чтобы их транспортные средства не причиняли неудобства пользователям дороги и людям, проживающим в придорожных владениях, в частности, не создавали излишнего шума, не поднимали пыли и не выбрасывали выхлопные газы, если этого можно избежать.

5. Использование ремней безопасности является обязательным для водителей и пассажиров автомобилей, находящихся на местах, оборудованных такими ремнями, за исключением случаев, предусмотренных в национальном законодательстве.

**Статья 8. Водители**

1. Каждое транспортное средство или состав транспортных средств, которые находятся в движении, должны иметь водителя.

2. Рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве, что вьючные, упряжные и верховые животные, а также скот и стада (за исключением соответствующим образом обозначенных зон) должны иметь погонщика.

3. Водитель должен обладать необходимыми физическими и психическими качествами, и его физическое и умственное состояние должно позволять ему управлять транспортным средством.

4. Водитель механического транспортного средства должен иметь знания и навыки, необходимые для управления транспортным средством; однако это положение не препятствует обучению вождению в соответствии с положениями национального законодательства.

5. Водитель (погонщик) должен быть всегда в состоянии управлять своим транспортным средством (направлять своих животных).

**Статья 10. Расположение на проезжей части**

1. Направление движения должно быть одинаковым на всех дорогах данного государства, за исключением в соответствующих случаях, используемых исключительно или главным образом для транзита между двумя другими государствами.

2. Двигающихся по дороге животных следует вести как можно ближе к краю проезжей части, соответствующему направлению движения.

3. Не нарушая иного рода положения пункта 1 статьи 7, пункта 6 статьи 11 и других положений противоположного характера, содержащихся в настоящей Конвенции, водитель транспортного средства должен в той мере, в какой позволяют обстоятельства, находиться ближе к краю проезжей части, соответствующему направлению движения. Однако Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут регламентировать более конкретно правила расположения на проезжей части грузовых транспортных средств.

4. На дороге с двумя или тремя проезжими частями водитель транспортного средства не должен выезжать на проезжую часть, противоположную стороне, соответствующей направлению движения.

5. a) На дороге с двусторонним движением, имеющей по крайней мере четыре полосы движения, водитель транспортного средства не должен выезжать на полосы, по которым совершается движение в противоположном направлении;

b) на дороге с двусторонним движением, имеющей три полосы движения, водитель транспортного средства не должен выезжать на крайнюю полосу проезжей части, по которой совершается движение в противоположном направлении.

6. Не нарушая положений статьи 11 и если дополнительная полоса движения обозначена соответствующим знаком, водители тихоходных транспортных средств должны использовать эту полосу.

**Статья 11. Обгон и движение в рядах**

1. a) Обгон должен производиться со стороны, противоположной стороне, соответствующей направленню движения;

b) однако обгон должен производиться со стороны, соответствующей направлению движения, в том случае, если водитель (погонщик), которого обгоняют, подал сигнал о своем намерении повернуть в сторону, противоположную стороне, соответствующей направлению движения, и направил свое транспортное средство или своих животных в эту сторону, с тем чтобы либо повернуть на другую дорогу или въехать в придорожное владение, либо остановиться на этой стороне.

2. Перед обгоном водитель должен, не нарушая положений пункта 1 статьи 7 и положений статьи 14 настоящей Конвенции, убедиться в том, что:

a) ни один следующий позади водитель не начал обгона;

b) водитель транспортного средства, движущегося впереди него по той же полосе движения, не подал сигнала о своем намерении совершить обгон другого транспортного средства;

c) он может сделать это, не создавая опасности или помехи для встречных транспортных средств и убедившись, в частности, что полоса движения, на которую он намерен выехать, свободна на достаточном расстоянии и что относительная скорость двух транспортных средств позволяет совершить обгон за достаточно краткое время;

d) за исключением случаев выезда на полосу, встречное движение по которой запрещено, он может без ущерба для обгоняемого пользователя или пользователей дороги вновь занять место, предписанное пунктом 3 статьи 10 настоящей Конвенции.

3. Во исполнение положений пункта 2 настоящей статьи запрещается, в частности на дорогах с двусторонним движением, совершать обгон при приближении к концу подъема и, когда видимость недостаточна, на поворотах, за исключением случаев, когда в этих местах имеется продольная разметка и когда обгон совершается без выезда на полосы, предназначенные для встречного движения.

4. В момент обгона водитель должен оставлять для обгоняемого пользователя или пользователей дороги достаточное боковое пространство.

5. a) На дорогах, имеющих по крайней мере две полосы, предназначенные для движения в данном направлении, водитель транспортного средства, который вынужден был бы совершить новый обгон сразу или вскоре после того, как он вернется в свой ряд, предписанный пунктом 3 статьи 10 настоящей Конвенции, может для совершения этого маневра остаться на полосе движения, занятой им для первого обгона, предварительно убедившись, что он может это сделать, не создавая серьезных затруднений для водителей транспортных средств, следующих за ним на большей скорости;

b) однако Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут не применять положений настоящего пункта к водителям велосипедов, велосипедов с подвесным двигателем, мотоциклов и транспортных средств, не считающихся автомобилями согласно настоящей Конвенции, а также к водителям автомобилей, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 кг или конструктивная скорость которых не превышает 40 км/час (25 миль/час).

6. Когда применяются положения подпункта "a" пункта 5 настоящей статьи и интенсивность движения такова, что транспортные средства не только занимают всю ширину проезжей части, предназначенной исключительно для движения в данном направлении, но к тому же двигаются со скоростью, зависящей от скорости транспортного средства, следующего впереди них по данному ряду, то

a) без ущерба для положений пункта 9 настоящей статьи тот факт, что транспортные средства одного ряда двигаются с большей скоростью, чем транспортные средства другого ряда, не рассматривается как обгон в соответствии с настоящей статьей;

b) водитель транспортного средства, которое не находится на полосе движения, наиболее близкой к краю проезжей части, соответствующему направлению движения, может выезжать из ряда только с целью сделать поворот направо или налево или выехать на стоянку; однако это требование не применяется, если водитель выезжает из одного ряда в другой согласно положениям национального законодательства при выполнении предписаний подпункта "b" пункта 5 настоящей статьи.

7. Если полосы разграничены на проезжей части продольной разметкой, водителям запрещается при движении в рядах, описанном в п. п. 5 и 6 настоящей статьи, наезжать на эту разметку.

8. Без ущерба для положений пункта 2 настоящей статьи и других ограничений, которые Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут предписать в отношении обгона на перекрестках и железнодорожных переездах, ни один водитель транспортного средства не должен обгонять другое транспортное средство, иное, чем двухколесный велосипед, двухколесный велосипед с подвесным двигателем или двухколесный мотоцикл без коляски:

a) непосредственно перед перекрестком и на перекрестке, ином, чем перекресток с круговым движением, за исключением:

i) случая, предусмотренного в подпункте "b" пункта 1 настоящей статьи;

ii) случая, когда обгон совершается по дороге, при движении по которой на перекрестке предоставляется преимущественное право проезда;

iii) случая, когда движение на перекрестке регулируется регулировщиком или световыми дорожными сигналами;

b) непосредственно перед железнодорожными переездами без шлагбаумов или полушлагбаумов и на этих переездах, учитывая, однако, что Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут разрешать такой обгон на железнодорожных переездах, где дорожное движение регулируется световыми дорожными сигналами, имеющими огонь, разрешающий транспортным средствам проезд.

9. Транспортное средство может обгонять другое транспортное средство, которое приближается к пешеходному переходу, обозначенному либо разметкой на проезжей части дороги, либо знаком или сигналом, или которое остановилось непосредственно перед этим переходом, только на достаточно сниженной скорости, обеспечивающей своевременную остановку в том случае, если на переходе окажутся пешеходы. Ни одно положение настоящего пункта не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся Сторонам или их территориальным подразделениям запрещать обгон, начиная с определенного расстояния до пешеходного перехода, или предъявлять более строгие требования к водителям транспортных средств, намеревающимся совершать обгон транспортного средства, остановившегося у пешеходного перехода.

10. Водитель, которыи убедится, что следующий за ним водитель намерен совершить обгон, должен, за исключением случая, предусмотренного в подпункте "b" пункта 1 статьи 16 настоящей Конвенции, приблизиться к краю проезжей части дороги, соответствующему направлению движения, и не повышать скорость. Если недостаточная ширина, профиль или состояние проезжей части дороги не позволяют - с учетом интенсивности встречного движения - легко и безопасно обгонять тихоходное, крупногабаритное или вынужденное соблюдать определенную скорость транспортное средство, водитель последнего должен замедлить движение и в случае необходимости при первой возможности уступить дорогу для того, чтобы пропустить следующие за ним транспортные средства.

11. a) Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут на дорогах с односторонним движением и на дорогах с двусторонним движением в том случае, если по крайней мере две полосы движения в населенных пунктах и три полосы движения вне населенных пунктов предназначены для движения в одном и том же направлении и обозначены продольной разметкой:

i) разрешать транспортным средствам, двигающимся по одной полосе движения, обгонять со стороны, соответствующей направлению движения, транспортные средства, движущиеся по другой полосе движения;

ii) не применять положений пункта 3 статьи 10 настоящей Конвенции; при наличии соответствующих предписаний, ограничивающих возможность выезда на другую полосу движения;

b) в случае, предусмотренном выше, в подпункте "a", и без ущерба для положений пункта 9 настоящей статьи, такое опережение не считается обгоном по смыслу настоящей Конвенции.

**Статья 12. Встречный разъезд**

1. При встречном разъезде водитель транспортного средства должен оставить сбоку достаточное свободное пространство и в случае необходимости держаться ближе к краю проезжей части дороги, соответствующему направлению движения; если при этом его движение будет затруднено ввиду наличия препятствия или других пользователей дороги, он должен замедлить движение и в случае необходимости остановиться, чтобы пропустить встречное транспортное средство или транспортные средства.

2. На горных дорогах и на дорогах с большим уклоном, имеющих аналогичные характеристики, где разъезд невозможен или затруднен, водитель движущегося под уклон транспортного средства обязан остановиться и уступить дорогу любому движущемуся на подъем транспортному средству, за исключением тех случаев, когда места для разъезда располагаются вдоль проезжей части таким образом, что движущееся на подъем транспортное средство могло бы, учитывая скорость и положение транспортных средств, остановиться на имеющемся впереди него месте для разъезда, в связи с чем отпала бы необходимость для одного из транспортных средств дать задний ход. В случае если одно из двух встречных транспортных средств должно с целью разъезда дать задний, это обязан сделать водитель движущегося под уклон транспортного средства, за исключением случаев, когда совершенно очевидно, что такой маневр значительно легче выполнить водителю движущегося на подъем транспортного средства. Однако Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут предписать в отношении некоторых транспортных средств или некоторых дорог или участков дорог специальные правила, отличающиеся от правил настоящего пункта.

**Статья 13. Скорость и дистанция**

1. Водитель транспортного средства должен при любых обстоятельствах сохранять контроль над своим транспортным средством, с тем чтобы соблюдать необходимую осторожность и быть всегда в состоянии осуществлять любые маневры, которые ему надлежит выполнить. Он должен при изменении скорости движения транспортного средства постоянно учитывать обстоятельства, в частности рельеф местности, состояние дороги и транспортного средства, его нагрузку, атмосферные условия и интенсивность движения, чтобы быть в состоянии остановить транспортное средство в конкретных условиях видимости в направлении движения, а также перед любым препятствием, которое водитель в состоянии предвидеть. Он должен снижать скорость и в случае необходимости останавливаться всякий раз, когда того требуют обстоятельства, особенно когда видимость неудовлетворительна.

2. В национальном законодательстве должны быть предусмотрены ограничения максимальной скорости для всех дорог. Кроме того, для некоторых категорий транспортных средств, представляющих особую опасность, в частности вследствие их массы или нагрузки, в национальном законодательстве должны быть установлены специальные ограничения скорости. Аналогичные положения могут быть в нем предусмотрены также для некоторых категорий водителей, в частности для начинающих водителей.

3. Положения первого предложения пункта 2 могут не применяться к водителям транспортных средств, имеющих преимущественное право проезда и упомянутых в пункте 2 статьи 34 или приравненных к ним национальным законодательством.

4. Водитель не должен без особого на то основания затруднять нормальное движение других транспортных средств, двигаясь на слишком малой скорости.

5. Водитель транспортного средства, следующего за другим транспортным средством, должен соблюдать соответствующую дистанцию, с тем чтобы избежать столкновения в случае неожиданного торможения или остановки движущегося впереди транспортного средства.

6. Вне населенных пунктов с целью облегчения обгона водители транспортных средств или составов транспортных средств, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 кг или габаритная длина которых превышает 10 м, должны, за исключением момента обгона или начала обгона, поддерживать между своими транспортными средствами и движущимися впереди них механическими транспортными средствами такую дистанцию, чтобы обгоняющие их транспортные средства могли в полной безопасности вновь занять соответствующее место в ряду впереди транспортного средства, которое они обогнали. Однако это положение не относится ни к очень интенсивному движению, ни к случаям запрещения обгона. Кроме того,

a) компетентные органы могут предусмотреть для некоторых составов транспортных средств отступления от этого положения или не применять его также на дорогах, на которых две полосы предназначены для движения в данном направлении;

b) Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут устанавливать для характеристик транспортных средств величины, которые отличаются от указанных в настоящем пункте и начиная с которых применяется это положение.

**Статья 14. Общие предписания, касающиеся маневров**

1. Водитель, который намерен выполнить какой-либо маневр, например выехать из ряда транспортных средств, находящихся на стоянке, или въехать в него, принять вправо или влево на проезжей части дороги, выполнить поворот налево или направо для выезда на другую дорогу или для въезда в придорожное владение, должен начинать этот маневр только после того, как он убедится, что может это сделать, не подвергая опасности тех пользователей дороги, которые следуют позади него, впереди или навстречу, и с учетом их положения, направления движения и скорости.

2. Водитель, который намерен выполнить разворот или дать задний ход, должен убедиться в том, что он может выполнить этот маневр, не подвергая опасности других пользователей дороги и не мешая им.

3. Перед тем как повернуть или выполнить маневр, связанный с движением в сторону, водитель должен ясно и заблаговременно предупредить о своем намерении посредством включения указателя или указателей поворота своего транспортного средства или, при отсутствии таковых, если возможно, посредством соответствующего сигнала рукой. Сигнал, подаваемый при помощи указателя или указателей поворота, должен подаваться в течение всего времени выполнения маневра и прекращаться немедленно после его завершения.

**Статья 15. Особые предписания, касающиеся транспортных средств, осуществляющих перевозки на регулярных липиях городского транспорта**

Рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве, что в населенных пунктах для облегчения движения транспортных средств, осуществляющих перевозки на регулярных линиях городского транспорта, водители других транспортных средств, при условии соблюдения предписаний пункта 1 статьи 17 настоящей Конвенции, должны замедлить движение и в случае необходимости остановиться, чтобы позволить этим транспортным средствам общего пользования выполнить маневр, необходимыи для выезда с соответствующим образом обозначенной остановки. Такие положения, предписанные Договаривающимися Сторонами или их территориальными подразделениями, ни в коей мере не освобождают водителей транспортных средств общего пользования от обязанности принимать - после подачи при помощи указателей поворота сигнала о намерении возобновить движение - меры предосторожности, необходимые для того, чтобы избежать дорожно-транспортного происшествия.

**Статья 16. Изменение направления движения**

1. Перед поворотом направо или налево для выезда на другую дорогу или для въезда в придорожное владение водитель должен, не нарушая положений пункта 1 статьи 7 и статьи 14 настоящей Конвенции:

a) если он намерен выехать с дороги со стороны, соответствующей направлению движения, - приблизиться, насколько это возможно, к краю проезжей части дороги, соответствующему этому направлению, и затем выполнить возможно более короткий маневр;

b) если он намерен выехать с дороги с другой стороны, при условии, что Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения будут иметь возможность предписать иные положения для велосипедов и велосипедов с подвесным двигателем, - приблизиться, насколько это возможно, к оси проезжей части (на дорогах с двусторонним движением) или к краю, противоположному стороне, соответствующей направлению движения (на дорогах с односторонним движением), а если он намерен выехать на другую дорогу с двусторонним движением, - совершить поворот таким образом, чтобы выехать на проезжую часть этой другой дороги по стороне, соответствующей направлению движения.

2. При выполнении маневра, связанного с изменением направления движения, водитель должен, не нарушая положений статьи 21 настоящей Конвенции в отношении пешеходов, пропустить транспортные средства, движущиеся в противоположном направлении по проезжей части, с которой он собирается выехать, а также велосипеды и велосипеды с подвесным двигателем, движущиеся по велосипедным дорожкам, пересекающим проезжую часть, на которую он выезжает.

**Статья 17. Замедление движения**

1. Водитель транспортного средства не должен резко тормозить, если это не требуется в интересах безопасности.

2. Водитель, который намерен заметно снизить скорость, если только это снижение скорости не вызвано непосредственной опасностью, должен предварительно убедиться, что он может это сделать, не создавая опасности для других пользователей дороги и не затрудняя излишним образом их движение. Кроме того, водитель должен соответствующим знаком рукой ясно и заблаговременно указать о своем намерении замедлить движение, за исключением тех случаев, когда он убедился, что позади него нет транспортных средств и что они находятся на очень большом расстоянии; однако это положение не применяется, если сигнал о снижении скорости подается посредством имеющихся на транспортном средстве стоп-сигналов, упомянутых в пункте 31 Приложения 5 к настоящей Конвенции.

**Статья 18. Перекрестки и обязанность уступить дорогу**

1. При приближении к перекрестку водитель должен проявлять особую осторожность в зависимости от местных условий. Водитель должен, в частности, вести транспортное средство с такой скоростью, чтобы иметь возможность остановиться и пропустить транспортные средства, имеющие преимущественное право проезда.

2. Водитель, выезжающий с проселочной или грунтовой дороги на дорогу, не являющуюся проселочной или грунтовой, обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по этой дороге. Для целей настоящей статьи смысл терминов "проселочная дорога" и "грунтовая дорога" может быть определен в национальном законодательстве.

3. Водитель, выезжающий на дорогу из придорожного владения, обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по этой дороге.

4. При условии соблюдения положений пункта 7 настоящей статьи:

a) в государствах с правосторонним движением на перекрестках, иных, чем упомянутые в пункте 2 настоящей статьи и в п. п. 2 и 4 статьи 25 настоящей Конвенции, водитель транспортного средства обязан уступать дорогу транспортным средствам, движущимся справа от него;

b) Договаривающиеся Стороны или их подразделения, на территории которых движение является левосторонним, вправе определять по своему усмотрению правила очередности проезда через перекрестки.

5. Даже если световые сигналы разрешают проезд, водитель не должен выезжать на перекресток, если образовался такой затор, что он, вероятно, будет вынужден остановиться на перекрестке, создавая тем самым помехи или препятствия для движения в поперечном направлении.

6. Водитель, въехавший на перекресток, где движение регулируется световыми дорожными сигналами, может выехать с перекрестка, не ожидая, когда будет открыто движение в нужном ему направлении, при условии, однако, что это не будет препятствовать движению других пользователей дороги в том направлении, в котором открыто движение.

7. Водители нерельсовых транспортных средств обязаны уступать дорогу рельсовым транспортным средствам.

**Статья 19. Железнодорожные переезды**

Каждый пользователь дороги должен проявлять особую осторожность при приближении к железнодорожному переезду и при проезде по нему. В частности:

a) водитель транспортного средства должен двигаться с умеренной скоростью;

b) с учетом указаний светового сигнала или звукового сигнала, предписывающего остановку, ни один пользователь дороги не должен въезжать на железнодорожный переезд, шлагбаумы или полушлагбаумы которого закрыты или закрываются или полушлагбаумы которого начинают подниматься;

c) если железнодорожный переезд не оборудован шлагбаумами, полушлагбаумами или световыми сигналами, ни один пользователь дороги не должен проезжать по нему, не убедившись в том, что к переезду не приближается никакое рельсовое транспортное средство;

d) водители не должны въезжать на железнодорожный переезд, предварительно не убедившись, что они не будут вынуждены остановиться на нем;

e) пользователь дороги должен переезжать по железнодорожному переезду не задерживаясь; при вынужденной остановке транспортного средства водитель должен постараться вывести его с железнодорожного полотна, а если он не может этого сделать, то немедленно принять все зависящие от него меры к заблаговременному предупреждению об опасности машинистов рельсовых транспортных средств.

**Статья 20. Предписания, касающиеся пешеходов**

1. Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут предписать, что положения настоящей статьи применяются лишь в тех случаях, когда движение пешеходов по проезжей части дороги затрудняло бы или ставило под угрозу движения транспортных средств.

2. Если у края проезжей части дороги имеется тротуар или обочина, пригодные для движения пешеходов, последние должны пользоваться ими. Однако, принимая необходимые меры предосторожности:

a) пешеходы, перевозящие или переносящие громоздкие предметы, могут идти по проезжей части, если их движение по тротуару или обочине может служить серьезной помехой для других пешеходов;

b) группы пешеходов, возглавляемые руководителями или представляющие собой шествие, могут идти по проезжей части.

3. При отсутствии тротуаров или обочин или в случае невозможности их использования пешеходы могут передвигаться по проезжей части; если имеется велосипедная дорожка и если интенсивность движения позволяет это, они могут двигаться по этой велосипедной дорожке, не затрудняя, однако, движения водителей велосипедов и велосипедов с подвесным двигателем.

4. Когда пешеходы движутся по проезжей части дороги в соответствии с п. п. 2 и 3 настоящей статьи, они должны находиться возможно ближе к краю проезжей части.

5. Рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве, что пешеходы, движущиеся по проезжей части дороги, должны придерживаться (если это не угрожает их безопасности) стороны, противоположной направлению движения; однако лица, ведущие велосипед, велосипед с подвесным двигателем или мотоцикл, должны всегда придерживаться стороны проезжей части дороги, соответствующей направлению движения; это положение относится также к группам пешеходов, возглавляемым руководителем или представляющим собой шествие. За исключением шествий, пешеходы, движущиеся по проезжей части ночью или в условиях плохой видимости, а также днем, если этого требует интенсивность движения транспортных средств, должны, по возможности, двигаться цепочкой один за другим.

6. a) Пешеходы не должны пересекать проезжую часть дороги, не приняв мер предосторожности; они должны пользоваться пешеходными переходами, если таковые имеются поблизости;

b) при переходе по пешеходному переходу, обозначенному разметкой или соответствующим знаком или сигналом:

i) если на пешеходном переходе имеются световые сигналы для пешеходов, последние должны следовать указаниям этих сигналов;

ii) если на пешеходном переходе не имеется таких знаков или сигналов, но движение транспортных средств регулируется световыми дорожными сигналами или регулировщиком, пешеходы не должны выходить на проезжую часть, пока световой сигнал или жест регулировщика разрешает движение транспортных средств;

iii) на иных переходах пешеходы не должны выходить на проезжую часть дороги, не оценив расстояние до приближающихся транспортных средств и их скорость;

c) при переходе проезжей части вне пешеходного перехода, обозначенного разметкой или соответствующим знаком или сигналом, пешеходы не должны выходить на проезжую часть, не убедившись, что они могут сделать это, не затрудняя движение транспортных средств;

d) выйдя на проезжую часть дороги, пешеходы не должны удлинять свой переход, задерживаться или останавливаться на ней без необходимости.

7. Однако Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут предписать более строгие правила для пешеходов, переходящих проезжую часть.

**Статья 21. Правила, касающиеся поведения водителей по отношению к пешеходам**

1. Водитель не должен допускать действий, способных подвергнуть опасности пешеходов.

2. Без ущерба для положений пункта 1 статьи 7, пункта 9 статьи 11 и пункта 1 статьи 13 настоящей Конвенции на пешеходных переходах, обозначенных разметкой или соответствующим знаком или сигналом, должны выполняться следующие предписания:

a) если движение транспортных средств на таком пешеходном переходе регулируется световыми дорожными сигналами или регулировщиком, водители должны при наличии сигнала, запрещающего движение, остановиться перед переходом или предшествующей ему поперечной разметкой, а когда они получают разрешение продолжать движение, не мешать и не препятствовать пешеходам, которые уже вступили на него; если

водитель делает поворот для выезда на другую дорогу, при въезде на которую находится пешеходный переход, он должен делать это только на небольшой скорости и пропуская пешеходов (при необходимости остановившись), вступивших или вступающих на переход;

b) если движение транспортных средств на этом переходе не регулируется ни световыми дорожными сигналами, ни регулировщиком, водители должны при приближении к этому переходу надлежащим образом снизить скорость, чтобы не подвергать опасности пешеходов, вступивших или вступающих на переход; в случае необходимости надлежит остановиться и пропустить пешеходов.

3. Ни одно положение настоящей статьи не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся Сторонам или их территориальным подразделениям:

предписывать водителям транспортных средств останавливаться во всех случаях, когда пешеходы вступают или вступили на пешеходный переход, обозначенный разметкой или знаками и сигналами, в условиях, предусмотренных статьей 20 настоящей Конвенции, или

запрещать водителям мешать движению пешеходов, которые уже вступили на проезжую часть на перекрестке или вблизи него, даже если в этом месте не имеется пешеходных переходов, обозначенных разметкой или знаками и сигналами.

4. Водители, намеревающиеся проехать со стороны, соответствующей направлению движения, мимо транспортного средства общего пользования, находящегося на надлежащим образом обозначенной остановке, должны снизить скорость и в случае необходимости остановиться, с тем чтобы обеспечить пассажирам общественного транспорта возможность посадки или высадки.

**Статья 22. Островки безопасности**

Не нарушая положений статьи 10 настоящей Конвенции, водитель может объезжать справа или слева островки безопасности, тумбы и другие приспособления, установленные на проезжей части, по которой он движется, за исключением случаев, когда:

a) сигнальный знак предписывает, с какой стороны следует объезжать островок безопасности, тумбу или приспособление;

b) островок безопасности, тумба или приспособление находятся на оси проезжей части дороги с двусторонним движением; в последнем случае водитель должен объезжать островок безопасности, тумбу или приспособление со стороны, соответствующей направлению движения.

**Статья 23. Остановка и стоянка**

1. Вне населенных пунктов останавливающиеся или находящиеся на стоянке транспортные средства и животные должны, по мере возможности, находиться вне проезжей части. В населенных пунктах и вне их они не должны находиться на велосипедных дорожках, на тротуарах или на обочинах, предназначенных для движения пешеходов, за исключение случаев, разрешенных национальным законодательством.

2. a) Останавливающиеся или находящиеся на стоянке на проезжей части животные и транспортные средства должны находиться как можно ближе к краю проезжей части. Водитель может остановиться или поставить на стоянку транспортное средство на проезжей части только на стороне, соответствующей для него направлению движения; однако остановка или стоянка разрешается на другой стороне проезжей части, если ввиду наличия рельсовых путей невозможно остановиться на стороне, соответствующей направлению движения. Кроме того, Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут:

i) при определенных условиях, например когда имеются дорожные знаки, запрещающие остановку на стороне, соответствующей направлению движения, разрешать остановку или стоянку на другой стороне проезжей части дороги;

ii) на проезжей части дороги с односторонним движением - разрешать остановку и стоянку только на другой стороне или также одновременно на стороне, соответствующей направлению движения;

iii) разрешать остановку и стоянку посредине проезжей части в специально обозначенных местах;

b) при отсутствии в национальном законодательстве иных положений транспортные средства, исключая двухколесные велосипеды, двухколесные велосипеды с подвесным двигателем и двухколесные мотоциклы без коляски, не должны останавливаться или находиться на стояке на проезжей части в два ряда. Остановившиеся или находящиеся на стоянке транспортные средства должны располагаться параллельно краю проезжей части, за исключением тех мест, конфигурация которых допускает иное расположение транспортных средств.

3. a) Всякая остановка и стоянка транспортных средств запрещается на проезжей части дороги:

i) на пешеходных переходах, переездах для велосипедистов и на железнодорожных переездах;

ii) на трамвайных и железнодорожных путях, проходящих по дороге или настолько близко от этих путей, что движение трамваев или поездов может быть затруднено, а также - при условии предоставления Договаривающимся Сторонам или их территориальным подразделениям возможности предусмотреть противоположные положения - на тротуарах и велосипедных дорожках;

b) всякая остановка и стоянка транспортного средства запрещается в любом месте, где она может создать опасность, в частности:

i) за исключением специально обозначенных мест - под эстакадами и в туннелях;

ii) на проезжей части дороги вблизи переломов и на поворотах, когда видимость недостаточна для безопасного объезда транспортного средства, с учетом скорости транспортных средств на этом участке дороги;

iii) на проезжей части дороги, где расстояние между продольной разметкой, запрещающей выезд за нее, и остановившимся транспортным средством составляет менее 3 м (10 футов), и если при этом не применяется положение подпункта "b"ii" настоящего пункта;

iv) в местах, где транспортное средство закрывало бы от пользователей дороги дорожный знак или световой дорожныи сигнал;

v) на дополнительной полосе движения для тихоходных транспортных средств, обозначенной знаком;

c) всякая стоянка транспортного средства на проезжей части дороги запрещается:

i) вблизи железнодорожных переездов, перекрестков и остановок автобуса, троллейбуса или рельсовых транспортных средств на расстояниях, установленных национальным законодательством;

ii) напротив выезда из ворот;

iii) в любом месте, где находящееся на стоянке транспортное средство мешало бы подъезду другого транспортного средства к месту своей обычной стоянки или выезду оттуда;

iv) на центральной полосе проезжей части дороги, состоящей из трех полос движения, и - вне населенных пунктов - на проезжей части дорог, обозначенных соответствующими знаками или сигналами как главная дорога.

4. Водитель не должен оставлять свое транспортное средство, а погонщик - своих животных, не приняв все необходимые меры предосторожности во избежание дорожно-транспортного происшествия, а если речь идет об автомобиле - чтобы не допустить его использования без соответствующего разрешения.

5. Рекомендуется предусмотреть в национальном законодательстве, что каждое механическое транспортное средство, иное, чем двухколесный велосипед с подвесным двигателем или двухколесный мотоцикл без коляски, а также каждый сцепленный или не сцепленный с тягачом прицеп, остановившиеся на проезжей части дороги вне населенного пункта, должны быть обозначены на некотором расстоянии с помощью по крайней мере одного приспособления, установленного в наиболее подходящем месте, для своевременного предупреждения приближающихся водителей:

a) если транспортное средство остановилось ночью на проезжей части в таких условиях, что приближающиеся водители не могут заметить препятствие, каким является остановившееся транспортное средство;

b) если в других случаях водитель вынужден остановить транспортное средство в месте, где остановка запрещена.

6. Ни одно положение настоящей статьи не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся Сторонам или их территориальным подразделениям предусматривать иные запрещения стоянки и остановки.

**Статья 24. Дверцы транспортных средств**

Запрещается открывать дверцы транспортного средства, оставлять их открытыми или выходить из транспортного средства, не убедившись в том, что это не повлечет за собой опасности для других пользователей дороги.

**Статья 25. Автомагистрали и дороги подобного рода**

1. На автомагистралях и, если это предусматривается национальным законодательством, на специальных выездах на автомагистрали и съездах с них:

a) запрещается движение пешеходов, животных, велосипедов, велосипедов с подвесным двигателем, если они не приравнены к мотоциклам, и всех транспортных средств, иных, чем автомобили и их прицепы, а также автомобилей и их прицепов, конструктивная скорость которых не может достигать на ровной дороге определенной величины, установленной национальным законодательством;

b) водителям запрещается:

i) останавливать транспортное средство или ставить его на стоянку в иных местах, чем специально обозначенные для этого места стоянки. Водитель, вынужденный по не зависящим от него обстоятельствам остановиться, должен постараться вывести транспортное средство с проезжей части, а также с полосы вынужденной остановки или, если он не может этого сделать, немедленно обозначить транспортное средство на достаточном расстоянии, с тем чтобы своевременно предупредить приближающихся водителей;

ii) разворачиваться или двигаться задним ходом или въезжать на центральную разделительную полосу и на поперечные соединения обеих проезжих частей дороги.

2. При въезде на автомагистраль водители должны уступить дорогу движущимся по ней транспортным средствам. При наличии полосы ускорения они должны пользоваться такой полосой.

3. При выезде с автомагистрали водитель должен своевременно въехать на полосу, прилегающую к съезду с автомагистрали, и по возможности быстрее въехать на полосу замедления движения, если таковая имеется.

4. При применении положений пунктов 1, 2 и 3 настоящей статьи к автомагистралям приравниваются другие предназначенные для автомобильного движения и обозначенные как таковые дороги, не обслуживающие придорожных владений.

**Статья 25-бис. Особые правила, касающиеся тоннелей, обозначенных специальными дорожными знаками**

В тоннелях, обозначенных специальными дорожными знаками, действуют следующие правила:

1. Всем водителям запрещается:

a) двигаться задним ходом;

b) разворачиваться;

c) останавливаться или ставить на стоянку транспортные средства, за исключением мест, выделенных для этой цели.

2. Даже в том случае, если тоннель освещен, водители должны включать фонари дальнего или ближнего света.

3. В случае продолжительной остановки водитель должен выключить двигатель.

**Статья 26. Особые правила, касающиеся шествий и инвалидов**

1. Пользователям дороги запрещается пересекать воинские колонны, группы школьников, идущих шеренгами во главе с руководителем, и другие шествия.

2. Инвалиды, передвигающиеся в колясках, приводимых в действие ими самими или имеющих скорость пешехода, могут пользоваться тротуарами и обочинами, пригодными для такого движения.

**Статья 27. Особые правила, касающиеся водителей велосипедов, велосипедов с подвесным двигателем и мотоциклов**

1. Несмотря на положения пункта 3 статьи 10 настоящей Конвенции, Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут не запрещать водителям велосипедов передвигаться по несколько человек в ряд.

2. Водителям велосипедов запрещается передвигаться, не держась за руль по крайней мере одной рукой, использовать другие транспортные средства в качестве буксира или перевозить, буксировать или толкать предметы, которые могут помешать управлению или представляют опасность для других пользователей дороги. Аналогичные положения применяются к водителям велосипедов с подвесным двигателем и мотоциклов, но, помимо этого, они должны держать руль обеими руками, за исключением тех случаев, когда необходимо подать сигнал о маневре, описанном в пункте 3 статьи 14 настоящей Конвенции.

3. Водителям велосипедов и велосипедов с подвесным двигателем запрещается перевозить пассажиров; однако Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут разрешить отступления от этого положения и, в частности, разрешить перевозку пассажиров на дополнительном сиденье (сиденьях), оборудованном на велосипеде. Водителям мотоциклов разрешается перевозить пассажиров только в коляске (если таковая имеется) и на дополнительном сиденье, которое может быть оборудовано позади водителя.

4. При наличии велосипедных дорожек Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут запретить водителям велосипедов передвигаться по проезжей части вне велосипедной дорожки. В этом случае они могут разрешить водителям велосипедов с подвесным двигателем передвигаться по велосипедной дорожке и, если они сочтут это необходимым, запретить им передвигаться по проезжей части вне велосипедной дорожки.

**Статья 28. Звуковые и световые сигналы**

1. Звуковые и световые сигнальные приборы могут применяться только:

a) для своевременного предупреждения во избежание дорожно-транспортного происшествия;

b) вне населенных пунктов, когда следует предупредить водителя другого транспортного средства о намерении произвести обгон.

Звуковые сигналы не должны быть более продолжительными, чем это необходимо.

2. Вместо звуковых сигналов водители автомобилей могут с наступлением темноты и до рассвета подавать световые сигналы, предусмотренные в п. 3 ст. 32 настоящей Конвенции. Они могут делать это также и днем в целях, указанных в подпункте "b" пункта 1 настоящей статьи, если это более соответствует обстоятельствам.

3. Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут разрешить подачу световых сигналов в целях, указанных в подпункте "b" пункта 1 настоящей статьи, также и в населенных пунктах.

**Статья 29. Рельсовые транспортные средства**

1. Если рельсовыи путь проходит по проезжей части дороги, каждыи пользователь дороги должен при приближении трамвая или другого рельсового транспортного средства возможно быстрее освободить путь, чтобы пропустить рельсовое транспортное средство.

2. В отношении движения рельсовых транспортных средств по автомобильным дорогам, встречного разъезда с этими транспортными средствами или их обгона Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут принимать специальные правила, отличающиеся от предусмотренных настоящей главой. Однако Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения не могут принимать положений, противоречащих положениям пункта 7 статьи 18 настоящей Конвенции.

Статья 30. Груз транспортных средств

1. Если для транспортного средства установлена разрешенная максимальная масса, то масса транспортного средства с нагрузкой никогда не должна превышать разрешенную максимальную массу.

2. Любой груз должен быть размещен и в случае необходимости закреплен на транспортном средстве таким образом, чтобы он:

a) не подвергал опасности людей и не наносил ущерба государственному, общественному или личному имуществу, в частности не волочился и не падал на дорогу;

b) не ограничивал видимости и обзорности, не нарушал устойчивости транспортного средства и не затруднял управления им;

c) не производил шума, не поднимал пыли и не вызывал других неудобств, которых можно избежать;

d) не закрывал огней, включая стоп-сигнал и указатели поворота, светоотражающих приспособлений, регистрационных номеров и отличительного знака государства регистрации, которые должны быть на транспортом средстве в соответствии с настоящей Конвенцией или в соответствии с национальным законодательством, или не закрывал сигналов, подаваемых рукой в соответствии с положениями пункта 3 статьи 14 или пункта 2 статьи 17 настоящей Конвенции.

3. Все вспомогательные приспособления, используемые для закрепления и обеспечения сохранности груза (веревки, цепи, брезент), должны быть туго затянуты и прочно закреплены. Все вспомогательные приспособления, используемые для обеспечения сохранности груза, должны удовлетворять требованиям, предусмотренным в отношении груза пунктом 2 настоящей статьи.

4. Груз, выступающий спереди, сзади или сбоку за габарит транспортного средства, должен быть заметным образом обозначен во всех случаях, когда он может не быть замечен водителями других транспортных средств; ночью эта сигнализация осуществляется спереди с помощью белого огня и белого светоотражающего приспособления, а сзади с помощью красного огня или красного светоотражающего приспособления. В частности, на механических транспортных средствах:

a) грузы, выступающие за пределы транспортного средства более чем на 1 м сзади или спереди, должны быть всегда обозначены;

b) грузы, выступающие сбоку за габарит транспортного средства таким образом, что их крайняя точка по ширине находится на расстоянии более 0,40 м от внешнего края подфарника транспортного средства, должны обозначаться ночью спереди; аналогичным образом ночью должны обозначаться сзади грузы, выступающие за габарит транспортного средства таким образом, что их крайняя точка по ширине находится на расстоянии более 0,40 м от внешнего края заднего красного габаритного фонаря транспортного средства.

5. Ни одно положение пункта 4 настоящей статьи не должно толковаться как препятствующее Договаривающимся Сторонам или их территориальным подразделениям запрещать, ограничивать или подчинять специальному разрешению перевозку выступающих за габарит транспортного средства грузов, упомянутых в указанном пункте 4.

**Статья 30-бис. Перевозка пассажиров**

Пассажиры не должны перевозиться в таком количестве или таким образом, чтобы это мешало управлению или ограничивало обзор водителю.

**Статья 31. Поведение водителя в случае дорожно-транспортного происшествия**

1. Не нарушая предписаний национального законодательства относительно обязанности оказывать помощь пострадавшим, водитель или любой другой пользователь дороги, причастный к дорожно-транспортному происшествию, должен:

a) по возможности быстрее остановиться, не создавая дополнительной опасности для движения;

b) принять меры для обеспечения безопасности движения в месте дорожно-транспортного происшествия и, если в результате дорожно-транспортного происшествия имеются тяжелораненые или убитые, избегать в той мере, в какой это не влияет на безопасность движения, изменять что-либо на месте происшествия или уничтожать следы, которые могут быть полезными для установления ответственности;

c) по требованию других лиц, причастных к дорожно-транспортному происшествию, назвать себя;

d) если в результате дорожно-транспортного происшествия имеются раненые или убитые, сообщить об этом в службу дорожного движения и, если последняя не разрешает покинуть место происшествия или если он не должен оказать помощь раненым или получить медицинскую помощь сам, возвратиться к месту происшествия или оставаться на месте до прибытия сотрудников службы дорожного движения.

2. Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут в своем национальном законодательстве не предписывать положение, указанное в подпункте "d" пункта 1 настоящей статьи, в том случае если не было нанесено никакого серьезного телесного повреждения и если никто из лиц, попавших в дорожно-транспортное происшествие, не требует уведомить об этом полицию.

**Статья 32. Условия использования фонарей**

1. В период между наступлением темноты и рассветом, а также в любых других условиях, когда видимость недостаточна, например вследствие тумана, снегопада или сильного дождя, на движущемся транспортном средстве должны быть включены следующие фонари:

a) на механических транспортных средствах и велосипедах с подвесным двигателем - фонарь (фонари) дальнего или ближнего света и задний габаритный фонарь (задние габаритные фонари) в зависимости от оборудования, предписываемого настоящей Конвенцией для транспортных средств каждой категории;

b) на прицепах - передние габаритные фонари, если такие фонари предусмотрены положениями пункта 30 Приложения 5 к настоящей Конвенции, и не менее двух задних габаритных фонарей.

2. Фонари дальнего света должны быть выключены, и вместо них должны быть включены фонари ближнего света в следующих случаях:

a) в населенных пунктах, если дорога достаточно освещена, и вне населенных пунктов, если проезжая часть равномерно освещена и если это освещение достаточно для обеспечения водителю хорошей видимости на достаточное расстояние и для обеспечения того, чтобы другие участники дорожного движения видели данное транспортное средство на достаточном расстоянии;

b) при встречном разъезде на достаточном расстоянии, с тем чтобы не вызвать ослепления и дать водителю встречного транспортного средства возможность спокойно и безопасно продолжать движение;

c) в любых других условиях, когда следует избегать ослепления других участников дорожного движения или пользователей водного или железнодорожного пути, проходящего вдоль дороги.

3. Однако если транспортное средство следует на небольшом расстоянии позади другого транспортного средства, фонари дальнего света могут быть использованы в соответствии с положениями пункта 2 статьи 28 для подачи светового сигнала о намерении произвести обгон.

4. Противотуманные фонари могут быть включены только во время густого тумана, снегопада, сильного дождя или в аналогичных условиях, что касается передних противотуманных фонарей, то они могут также использоваться вместо фонарей ближнего света. Национальное законодательство может разрешить одновременное включение передних противотуманных фонарей и фонарей ближнего света, а также включение передних противотуманных фонарей на узких извилистых дорогах.

5. На транспортных средствах, снабженных передними габаритными фонарями, такие фонари должны включаться вместе с фонарями дальнего света, фонарями ближнего света или передними противотуманными фонарями.

6. В дневное время на любом мотоцикле, движущемся по дороге, должен быть включен спереди по крайней мере один фонарь ближнего света, а сзади - фонарь красного цвета. Национальное законодательство может разрешать использование дневных ходовых фонарей вместо фонарей ближнего света.

7. Национальное законодательство может вменять в обязанность водителям автомобилей включение в дневное время либо фонарей ближнего света, либо дневных ходовых фонарей. В этом случае вместе с передними фонарями должны быть включены задние габаритные фонари.

8. В период между наступлением темноты и рассветом, а также в любых других условиях, когда видимость недостаточна, во время остановки или стоянки на дороге механические транспортные средства и их прицепы должны быть обозначены передними и задними габаритными фонарями. Во время густого тумана, снегопада, сильного дождя и в аналогичных условиях могут быть включены фонари ближнего света или передние противотуманные фонари. В этих условиях в дополнение к задним габаритным фонарям могут быть включены задние противотуманные фонари.

9. В отступление от положений пункта 8 настоящей статьи в населенных пунктах вместо передних и задних габаритных фонарей могут быть включены стояночные фонари при том условии, что:

a) длина транспортного средства не превышает 6 м, а ширина - 2 м;

b) транспортное средство не имеет прицепа;

c) стояночные фонари находятся на стороне транспортного средства, противоположной краю проезжей части, вдоль которого остановилось или находится на стоянке это транспортное средство.

10. В отступление от положений пунктов 8 и 9 настоящей статьи транспортное средство может останавливаться или находиться на стоянке без включения каких-либо фонарей:

a) на дороге, освещенной таким образом, что транспортное средство можно хорошо видеть на достаточном расстоянии;

b) вне проезжей части и обочины с твердым покрытием;

c) в случаях, касающихся велосипедов с подвесным двигателем и мотоциклов без коляски, не снабженных аккумуляторами, в населенном пункте у самого края проезжей части.

11. Национальное законодательство может допускать отступления от положений пунктов 8 и 9 настоящей статьи в отношении транспортных средств, остановившихся или находящихся на стоянке в населенных пунктах на улицах с очень слабым движением.

12. Фонари заднего хода могут быть включены только в тех случаях, когда транспортное средство дает или намеревается дать задний ход.

13. Аварийный сигнал может быть включен только для предупреждения других пользователей дороги об особых видах опасности:

a) когда транспортное средство, которое вышло из строя или было причастно к дорожно-транспортному происшествию, не может быть отбуксировано немедленно и, следовательно, является препятствием для других участников дорожного движения;

b) для предупреждения других участников дорожного движения о серьезной опасности.

14. Специальные предупреждающие фонари:

a) синего цвета могут использоваться только на транспортных средствах, которые пользуются преимущественным правом проезда и которые выполняют срочные поездки, или в иных случаях, когда необходимо предупредить других участников дорожного движения о присутствии такого транспортного средства;

b) автожелтого цвета могут использовать только в тех случаях, когда транспортные средства по своей конструкции предназначены для выполнения особых задач, в связи с чем они были оснащены специальными предупреждающими фонарями, или когда присутствие таких транспортных средств на дороге представляет опасность или неудобство для других участников дорожного движения.

Национальное законодательство может разрешить использование предупреждающих фонарей других цветов.

15. Ни при каких условиях транспортное средство не должно иметь спереди красных огней и сзади белых огней, за исключением случаев, указанных в пункте 61 Приложения 5. Изменение конструкции транспортного средства или оснащение его дополнительными фонарями, которое может противоречить настоящему требованию, не допускается.

**Статья 33. Условия освещения транспортных средств, не указанных в статье 32 и некоторых участников дорожного движения**

1. В период между наступлением темноты и рассветом любые находящиеся на дороге транспортные средства или составы транспортных средств, к которым не применяются положения статьи 32 настоящей Конвенции, должны иметь по крайней мере один передний белый или желтый селективныи огонь и по крайней мере один задний красный огонь. Если имеется только один передний или один задний фонарь, этот фонарь должен помещаться по центру или на той стороне транспортного средства, которая противоположна стороне, соответствующей направлению движения.

a) Ручные тележки, т.е. тележки, передвигаемые вручную, должны иметь по крайней мере один передний белый или желтый селективный огонь и по крайней мере один задний красный огонь. Источником этих двух огней может быть один фонарь, которыи должен помещаться на той стороне транспортного средства, которая противоположна стороне, соответствующей направлению движения. Огни не являются обязательными для ручных тележек, ширина которых не превышает 1 м.

b) Гужевые повозки должны иметь два передних белых или желтых селективных огня и два задних красных огня. Однако внутреннее законодательство может разрешить для таких транспортных средств наличие только одного переднего белого или желтого селективного огня и только одного заднего красного огня. В обоих случаях фонари должны помещаться на стороне, противоположной стороне, соответствующей направлению движения. Если вышеуказанные фонари не могут быть прикреплены к транспортному средству, то их может нести сопровождающее лицо, идущее непосредственно за транспортным средством. Кроме того, гужевые повозки должны быть оснащены сзади двумя красными светоотражающими приспособлениями, расположенными как можно ближе к внешним краям транспортного средства. Огни не являются обязательными для гужевых повозок, ширина которых не превышает 1 м. Однако в этом случае сзади, на стороне, противоположной стороне, соответствующей направлению движения, или по центру должно быть установлено одно светоотражающее приспособление.

2. a) При движении по проезжей части в ночное время:

i) группы пешеходов, возглавляемые руководителем, или шествия должны иметь со стороны, противоположной стороне, соответствующей стороне движения, по крайней мере один белый или желтый селективный огонь спереди и красный огонь сзади или автожелтый огонь спереди и сзади;

ii) погонщики упряжных, вьючных или верховых животных или скота должны иметь со стороны, противоположной стороне, соответствующей направлению движения, по крайней мере один белый или желтый селективный огонь спереди и красный огонь сзади, или автожелтый огонь спереди и сзади. Источником этих огней может служить одно устройство.

b) Однако огни, упомянутые в подпункте "a" настоящего пункта, не являются обязательными в пределах надлежащим образом освещенных населенных пунктов.

**Статья 34. Отступления**

1. При приближении пользующегося преимущественным правом проезда транспортного средства, которое подает сигналы специальными световыми и звуковыми приборами, каждый пользователь дороги должен освободить для него место на проезжей части и в случае необходимости остановиться.

2. В национальном законодательстве может быть предусмотрено, что водители транспортных средств, имеющих преимущественное право проезда, подавшие сигналы о своем приближении специальными сигнальными приборами транспортного средства, и при условии, что не будут поставлены под угрозу другие пользователи дороги, могут не соблюдать все или некоторые положения настоящей главы II, иные, чем положения пункта 2 статьи 6.

3. В национальном законодательстве может быть предусмотрено, в какой степени персонал, занятый на работах по строительству, ремонту или содержанию дорог, включая водителей механизмов, используемых на этих работах, может, при условии принятия необходимых мер предосторожности, не соблюдать во время работы положений настоящей главы II.

4. В целях обгона или встречного разъезда с механизмами, упомянутыми в пункте 3 настоящей статьи, когда они используются на дорожных работах, водители других транспортных средств могут, по мере необходимости и при условии соблюдения всех мер предосторожности, не соблюдать положений статей 11 и 12 настоящей Конвенции.

## Глава III. Условия допущения к международному движению автомобилей и прицепов

**Статья 35. Регистрация**

1. a) Положения настоящей Конвенции применяются к автомобилям, находящимся в международном движении, и к прицепам, иным, чем сцепленный с автомобилем легкий прицеп, которые зарегистрированы одной из Договаривающихся Сторон или одним из ее территориальных подразделений, причем водитель автомобиля должен иметь свидетельство о регистрации, выданное в подтверждение факта регистрации, либо соответствующим компетентным органом этой Договаривающейся Стороны или ее территориального подразделения, либо от имени Договаривающейся Стороны или ее территориального подразделения уполномоченным ею на то объединением. В свидетельстве о регистрации должны быть, по крайней мере, указаны:

порядковый номер, именуемый регистрационным номером, составные элементы которого указаны в Приложении 2 к настоящей Конвенции;

дата первой регистрации транспортного средства;

фамилия, имя и местожительство владельца свидетельства;

название или фабричная марка завода - изготовителя транспортного средства;

порядковый номер шасси (заводской или серийный номер завода - изготовителя);

разрешенная максимальная масса, если речь идет о транспортном средстве, предназначенном для перевозки грузов;

масса без нагрузки, если речь идет о транспортном средстве, предназначенном для перевозки грузов;

срок действия, если он ограничен.

Указанные в свидетельстве данные пишутся либо исключительно латинскими буквами или прописью, либо повторяются одним из этих способов.

b) Однако Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут решить, что в свидетельствах, выдаваемых на их территории, вместо даты первой регистрации будет указываться год выпуска.

c) Для автомобилей категорий A и B, определенных в Приложениях 6 и 7 настоящей Конвенции, а также, если возможно, для других автомобилей:

i) на первой странице свидетельства должен помещаться отличительный знак государства регистрации, описанный в Приложении 3 к настоящей Конвенции;

ii) до или после восьми указаний, которые в соответствии с положениями подпункта "a" настоящего пункта должны быть включены в любое свидетельство о регистрации, должны быть проставлены соответственно A, B, C, D, E, F, G и H;

iii) до или после заголовка свидетельства, написанного на национальном языке (или национальных языках) страны регистрации, могут быть помещены следующие слова по-французски: "Certificat d'immatriculation" (свидетельство о регистрации).

d) Для прицепов, включая полуприцепы, временно ввезенных в страну иным способом, чем по дороге, следует ограничиваться фотокопией свидетельства о регистрации, заверенной выдавшим его административным органом.

2. В отступление от положений пункта 1 настоящей статьи на транспортное средство с полуприцепом, находящееся в международном движении в нерасцепленном состоянии, распространяются положения насто-

ящей Конвенции, даже если тягач и полуприцеп зарегистрированы вместе и имеют только одно свидетельство о регистрации.

3. Ни одно положение настоящей Конвенции не должно толковаться как ограничивающее право Договаривающихся Сторон или их территориальных подразделений требовать подтверждения права водителя на владение находящимся в международном движении транспортным средством, которое не зарегистрировано на имя находящегося в нем лица.

4. Рекомендуется, чтобы Договаривающиеся Стороны, которые еще не сделали этого, создали орган, которому было бы поручено зарегистрировать в национальном или региональном масштабе сдаваемые в эксплуатацию автомобили и вести централизованный учет по каждому транспортному средству сведений, содержащихся в свидетельстве о регистрации.

**Статья 36. Регистрационный номер**

1. На каждом автомобиле, находящемся в международном движении, должен помещаться спереди и сзади регистрационный номер; однако на мотоциклах этот номер должен помещаться только сзади.

2. На каждом зарегистрированном прицепе, находящемся в международном движении, должен помещаться сзади регистрационный номер. Если автомобиль буксирует один или несколько прицепов, то единственный прицеп или последний прицеп, если они не зарегистрированы, должны иметь регистрационный номер автомобиля, с которым они сцеплены.

3. Составные элементы и способ нанесения регистрационного номера, указанного в настоящей статье, должны соответствовать предписаниям Приложения 2 к настоящей Конвенции.

**Статья 37 . Отличительный знак государства регистрации**

1. На каждом автомобиле, находящемся в международном движении, должен помещаться сзади, помимо его регистрационного номера, отличительный знак государства, в котором он зарегистрирован.

2. На каждом буксируемом автомобилем прицепе, на котором должен в соответствии со статьей 36 настоящей Конвенции помещаться сзади регистрационный номер, должен также помещаться сзади отличительный знак государства, выдавшего этот регистрационный номер. Предписания настоящего пункта применяются даже в том случае, если прицеп зарегистрирован в государстве, ином, чем государство регистрации транспортного средства, с которым он сцеплен; если прицеп не зарегистрирован, он должен иметь сзади отличительный знак государства регистрации транспортного средства - тягача, за исключением тех случаев, когда он передвигается по территории этого государства.

3. Составные элементы и способ нанесения отличительного знака, указанного в настоящей статье, должны соответствовать предписаниям Приложения 3 к настоящей Конвенции.

**Статья 38. Опознавательные знаки**

На каждом автомобиле и на каждом прицепе, находящихся в международном движении, должны быть опознавательные знаки, определенные в Приложении 4 к настоящей Конвенции.

**Статья 39. Технические требования и осмотр транспортных средств**

1. Каждый автомобиль, каждый прицеп и каждый состав транспортных средств, находящиеся в международном движении, должны удовлетворять положениям Приложения 5 к настоящей Конвенции. Кроме того, они должны быть в исправном состоянии.

2. В национальном законодательстве должно быть предписано проведение периодических технических осмотров:

a) автомобилей, используемых для перевозки пассажиров и имеющих, помимо сиденья водителя, более 8 мест для сидения;

b) автомобилей, используемых для перевозки грузов, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 кг, а также прицепов к таким транспортным средствам.

3. Национальное законодательство должно, по возможности, распространять положения пункта 2 на другие категории транспортных средств.

**Глава IV. Водители автомобилей**

**Статья 41. Водительские удостоверения**

1. a) Каждый водитель автомобиля должен иметь водительское удостоверение;

b) Договаривающиеся Стороны принимают на себя обязательство обеспечить, чтобы водительские удостоверения выдавались только после проверки компетентными органами наличия у водителя необходимых знаний и навыков;

c) в национальном законодательстве должны быть предусмотрены требования для получения водительского удостоверения;

d) ни одно положение настоящей Конвенции не должно толковаться как запрещающее Договаривающимся Сторонам или их территориальным подразделениям требовать наличия водительских удостоверений на право управления другими механическими транспортными средствами и велосипедами с подвесными двигателями.

2. Договаривающиеся Стороны будут признавать:

a) любое национальное водительское удостоверение, составленное на их национальном языке или на одном из их национальных языков, либо, если оно не составлено на таком языке, сопровождаемое заверенным переводом;

b) любое национальное водительское удостоверение, соответствующее предписаниям Приложения 6 к

настоящей Конвенции, и

c) любое международное водительское удостоверение, соответствующее предписаниям Приложения 7 к настоящей Конвенции, действительными на своей территории для управления автомобилем, соответствующим категории или категориям транспортных средств, на управление которыми выдано удостоверение, при условии, что указанное удостоверение является действительным и что оно выдано другой Договаривающейся Стороной или одним из ее территориальных подразделений, либо объединением, уполномоченным на то этой Договаривающейся Стороной или одним из ее территориальных подразделений. Положения настоящего пункта не применяются к водительскому удостоверению ученика - водителя.

3. Независимо от положений, содержащихся в предыдущем пункте,

a) если действительность водительского удостоверения обусловлена специальной пометкой, требующей ношения данным лицом некоторых приспособлений или предусматривающей некоторое переустройство транспортного средства с учетом инвалидности водителя, это удостоверение считается действительным только при условии соблюдения этих предписаний;

b) Договаривающиеся Стороны могут не признавать действительным на своей территории водительское удостоверение, владельцу которого не исполнилось восемнадцати лет;

c) каждая Договаривающаяся Сторона может не признавать действительными на своей территории для управления автомобилями или составами транспортных средств категорий C, D, E, упомянутых в Приложениях 6 и 7 к настоящей Конвенции, водительские удостоверения, владельцам которых не исполнилось двадцати одного года.

4. Договаривающиеся Стороны могут ввести в свое национальное законодательство подразделение категорий транспортных средств, указанное в Приложениях 6 и 7 к настоящей Конвенции. Если действие водительского удостоверения ограничено определенными транспортными средствами в пределах какой-либо категории, к букве, обозначающей категорию, должна быть добавлена цифра, кроме того, в водительском удостоверении должен быть указан характер ограничения.

5. При применении пункта 2 и подпункта "c" пункта 3 настоящей статьи:

a) автомобиль категории B, указанной в Приложениях 6 и 7 к настоящей Конвенции, может буксировать легкий прицеп; он может также буксировать прицеп, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, если общая разрешенная максимальная масса такого состава не превышает 3500 кг;

b) автомобили категорий C и D, указанных в Приложениях 6 и 7 к настоящей Конвенции, могут буксировать легкий прицеп, причем такой состав продолжает входить в категорию C или в категорию D.

6. Международное водительское удостоверение может выдаваться только на основании национального водительского удостоверения, выданного с учетом минимальных требований, предусмотренных в настоящей Конвенции. Международное водительское удостоверение теряет силу по истечении срока действия соответствующего национального водительского удостоверения, номер которого должен проставляться в международном водительском удостоверении.

7. Положения настоящей статьи не обязывают Договаривающиеся Стороны:

a) признавать действительными национальные или международные водительские удостоверения, выданные на территории другой Договаривающейся Стороны лицам, которые имели на их территории обычное местожительство в момент выдачи этого водительского удостоверения или которые перенесли свое обычное местожительство на их территорию после выдачи этого удостоверения;

b) признавать действительность вышеуказанных водительских удостоверений, выданных водителям, обычное местожительство которых в момент выдачи удостоверений находилось не на территории, где были выданы удостоверения, или которые перенесли свое местожительство после выдачи удостоверений на другую территорию.

**Статья 42. Приостановление действия водительских удостоверений**

1. Договаривающиеся Стороны или их территориальные подразделения могут лишить водителя права пользоваться на их территории национальным или международным водительским удостоверением в случае нарушения им на их территории правил, за которое согласно их законодательству предусматривается лишение права пользоваться водительским удостоверением. В этом случае компетентный орган Договаривающейся Стороны или ее территориального подразделения, который лишил водителя права пользоваться водительским удостоверением, может:

a) изъять водительское удостоверение и задержать его до истечения срока, на который изымается это удостоверение, или до момента выезда водителя с данной территории, в зависимости от того, какой срок наступает скорее;

b) информировать орган, который выдал или от имени которого было выдано водительское удостоверение, о лишении права пользования этим удостоверением;

c) если речь идет о международном водительском удостоверении, сделать в специально предусмотренном для этого месте отметку о том, что указанное водительское удостоверение перестало быть действительным на данной территории;

d) в том случае, когда он не применяет процедуру, упомянутую в подпункте "a" настоящего пункта, в дополнение к сообщению, упомянутому в подпункте "b", просить орган, который выдал или от имени которого было выдано водительское удостоверение, информировать заинтересованное лицо о принятом в отношении него решении.

2. Договаривающиеся Стороны будут стремиться ставить заинтересованных лиц в известность о решениях, которые будут им сообщаться в соответствии с процедурой, предусмотренной в подпункте "d" пункта 1 настоящей статьи.

3. Ни одно положение настоящей Конвенции не должно толковаться как препятствующее Договарива-

ющимся Сторонам или их территориальным подразделениям запретить водителю, имеющему национальное или международное водительское удостоверение, управлять автомобилем, если очевидно и доказано, что его состояние таково, что он не может управлять транспортным средством, не создавая угрозы для движения, или если он был лишен права на вождение в государстве, где он имеет свое обычное местожительство.

**Статья 43. Переходное положение**

1. Международные водительские удостоверения, соответствующие положениям Конвенции о дорожном движении, подписанной в Женеве 19 сентября 1949 г., и выданные в течение пяти лет после вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с пунктом 1 статьи 47 настоящей Конвенции, будут при применении статей 41 и 42 настоящей Конвенции приравниваться к международным водительским удостоверениям, предусмотренным в настоящей Конвенции.

2. Национальные водительские удостоверения должны соответствовать положениям поправки к Приложению 6 в течение пяти лет после ее вступления в силу. Удостоверения, выданные в течение этого периода, должны взаимно признаваться до истечения указанной в них даты окончания их действия.

**Глава V. Условия допущения велосипедов и велосипедов с подвесным двигателем к международному движению**

**Статья 44.**

1. Велосипеды без двигателя, находящиеся в международном движении, должны быть снабжены:

a) эффективным тормозом;

b) звонком, слышимым на достаточном расстоянии, причем всякие другие звуковые сигнальные приборы запрещаются;

c) задним красным светоотражающим приспособлением и приспособлениями, излучающими белый или желтый селективный свет спереди и красный свет сзади.

2. На территории Договаривающихся Сторон, которые не сделали в соответствии с пунктом 2 статьи 54 настоящей Конвенции заявления о приравнивании велосипедов с подвесным двигателем к мотоциклам, находящиеся в международном движении велосипеды с подвесным двигателем должны быть снабжены:

a) двумя независимыми тормозами;

b) звонком или другим звуковым сигнальным прибором, слышимым на достаточном расстоянии;

c) эффективным глушителем;

d) приспособлениями, излучающими передний белый или желтый селективный свет и задний красный свет, а также задним красным светоотражающим приспособлением;

e) опознавательным знаком, определение которого содержится в Приложении 4 к настоящей Конвенции.

3. На территории Договаривающихся Сторон, которые сделали в соответствии с пунктом 2 статьи 54 настоящей Конвенции заявление о приравнивании велосипедов с подвесным двигателем к мотоциклам, условиями, которым должны отвечать велосипеды с подвесным двигателем, для того чтобы быть допущенными к международному движению, являются условия, определенные для мотоциклов в Приложении 5 к настоящей Конвенции.

**Приложение 1**

**Отступления от обязательства допускать к международному движению автомобили и прицепы**

1. Договаривающиеся Стороны могут не допускать к международному движению по своей территории автомобили, прицепы и составы транспортных средств, общая масса которых или нагрузка на ось, или габаритные размеры превышают пределы, установленные их национальным законодательством для транспортных средств, зарегистрированных на их территории. Договаривающиеся Стороны, на территории которых имеет место международное движение тяжелых транспортных средств, должны стараться заключать региональные соглашения, допускающие к международному движению по дорогам данного района, за исключением дорог с низкими характеристиками, транспортные средства и составы транспортных средств, масса и размеры которых не превышают величин, установленных этими соглашениями.

2. При применении предписаний пункта 1 настоящего Приложения не будут считаться превышением разрешенной максимальной ширины выходящие за габаритные размеры по ширине транспортного средства:

a) шины вблизи от точек их соприкосновения с землей и соединительные детали индикаторов давления в шинах;

b) приспособления противоскольжения, надетые на колеса;

c) зеркала заднего вида, сконструированные таким образом, что при легком нажиме они могут поворачиваться в обоих направлениях, не выступая при этом за разрешенную максимальную ширину;

d) боковые указатели поворота и габаритные огни при условии, что они выступают за габарит не более, чем на несколько сантиметров;

e) таможенные печати (пломбы), наложенные на груз, и приспособления для обеспечения сохранности и защиты этих печатей (пломб).

3. Договаривающиеся Стороны могут не допускать к международному движению по своей территории следующие составы транспортных средств, если их национальное законодательство запрещает движение таких составов:

a) мотоциклы с прицепом;

b) составы, включающие автомобиль и несколько прицепов;

c) транспортные средства с полуприцепом, предназначенные для перевозки пассажиров.

4. Договаривающиеся Стороны могут не допускать к международному движению по своей территории автомобили и прицепы, на которые распространяются отступления согласно пункту 60 Приложения 5 настоящей Конвенции.

5. Договаривающиеся Стороны могут не допускать к международному движению по своей территории велосипеды с подвесным двигателем и мотоциклы, водители и в соответствующих случаях пассажиры которых не имеют защитных шлемов.

6. Договаривающиеся Стороны могут обусловить допуск к международному движению по своей территории любого автомобиля, иного, чем двухколесный велосипед с подвесным двигателем и двухколесный мотоцикл без коляски, наличием на автомобиле устройства, указанного в пункте 56 Приложения 5 к настоящей Конвенции и предназначенного, в случае остановки на проезжей части, для предупреждения об опасности, которую представляет собой остановившееся на ней транспортное средство.

7. Договаривающиеся Стороны могут обусловить допуск к международному движению по своей территории по некоторым трудным дорогам или в некоторых районах со сложным рельефом автомобилей, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 кг, соблюдением специальных предписаний их национального законодательства, касающихся допуска к движению по этим дорогам или в этих районах зарегистрированных ими транспортных средств, имеющих такую же разрешенную максимальную массу.

8. Договаривающиеся Стороны могут не допускать к международному движению по своей территории автомобили, имеющие огни ближнего света с асимметричными лучами, если регулировка этих лучей не соответствует принятому на их территории направлению движения.

9. Договаривающиеся Стороны могут не допускать к международному движению по своей территории автомобили или буксируемые автомобилем прицепы, имеющие отличительный знак, иной, чем предусмотренный для этого транспортного средства статьей 37 настоящей Конвенции.

**Приложение 2**

**Регистрационный номер автомобилей и прицепов, находящихся в международном движении**

1. Указанный в статьях 35 и 36 настоящей Конвенции регистрационный номер должен состоять либо из цифр, либо из цифр и букв. Цифры должны быть арабскими, а буквы - заглавными буквами латинского алфавита. Однако допускается употребление других цифр или букв, но в таких случаях регистрационный номер должен быть повторен арабскими цифрами и заглавными латинскими буквами.

2. Регистрационный номер должен быть составлен и обозначен таким образом, чтобы находящийся на оси неподвижного транспортного средства наблюдатель мог его различать днем в ясную погоду с расстояния не менее 40 м; однако Договаривающиеся Стороны могут уменьшить это минимальное расстояние для зарегистрированных на их территории мотоциклов и особых категорий автомобилей, регистрационным номерам которых трудно придать такие размеры, чтобы их можно было различать с расстояния 40 м.

3. Если регистрационный номер обозначен на специальной табличке, эта табличка должна быть плоской и закрепленной в вертикальном или почти вертикальном положении перпендикулярно среднему продольному сечению транспортного средства. Если номер обозначается или наносится краской на самом транспортном средстве, поверхность, на которой он обозначается или наносится краской, должна быть плоской и вертикальной или почти плоской и вертикальной и перпендикулярной среднему продольному сечению транспортного средства.

4. С учетом положений пункта 5 статьи 32 табличка или поверхность, на которой обозначен или нанесен краской регистрационный номер, может быть из светоотражающего материала.

**Приложение 3**

**Отличительный знак автомобилей и прицепов, находящихся в международном движении**

1. Упомянутый в статье 37 настоящей Конвенции отличительный знак должен состоять из одной - трех заглавных букв латинского алфавита. Буквы должны быть высотой не менее 0,08 м и обозначены штрихами шириной не менее 0,01 м. Буквы должны быть нанесены черной краской на белом фоне, имеющем форму эллипса, главная ось которого горизонтальна.

2. В тех случаях, когда отличительный знак содержит только одну букву, главная ось эллипса может быть вертикальной.

3. Отличительный знак не должен включаться в регистрационный номер или обозначаться таким образом, что он может быть принят за этот последний и может ухудшить его удобочитаемость.

4. На мотоциклах и их прицепах длина осей эллипса должна составлять не менее 0,175 м и 0,115 м. На других автомобилях и их прицепах длина осей эллипса должна составлять не менее:

a) 0,24 м и 0,145 м, если отличительный знак состоит из трех букв;

b) 0,175 м и 0,115 м, если отличительный знак состоит менее чем из трех букв.

5. Положения пункта 3 Приложения 2 применяются к обозначению отличительного знака на транспортных средствах.

**Приложение 4**

**Опознавательные знаки автомобилей и прицепов, находящихся в международном движении**

1. Опознавательные знаки включают:
a) для автомобилей:
i) название или марку завода - изготовителя транспортного средства;
ii) на шасси или (при отсутствии его) на кузове автомобиля - заводской номер или серийный номер завода - изготовителя;
iii) на двигателе - заводской номер двигателя, если такой номер обозначается заводом - изготовителем;
b) для прицепов - обозначения, указанные выше в подпунктах "i" и "ii";
c) для велосипедов с подвесным двигателем - указание рабочего объема двигателя и марку "СМ".
2. Буквы и цифры, включенные в опознавательные знаки, упомянутые в пункте 1 настоящего Приложения, должны помещаться в легко доступном месте и быть удобочитаемыми; кроме того, они должны быть нанесены таким образом, чтобы их было трудно изменить или устранить. Опознавательные знаки должны наноситься либо исключительно латинскими буквами или прописью и арабскими цифрами, либо они должны быть повторены таким образом.

**Приложение 5**

**Технические условия, касающиеся автомобилей и прицепов**

1. Без ущерба для положений пункта 2 "a" статьи 3 и пункта 1 статьи 39 настоящей Конвенции каждая Договаривающаяся Сторона может определять для автомобилей, которые она регистрирует, и для прицепов, которые она допускает к движению в соответствии со своим национальным законодательством, предписания, дополняющие положения настоящего Приложения или являющиеся более строгими, чем положения настоящего Приложения. Все транспортные средства, находящиеся в международном движении, должны отвечать техническим требованиям, действовавшим в стране регистрации в момент их первого ввода в эксплуатацию.
2. В настоящем Приложении термин "прицеп" применяется только к прицепам, предназначенным для буксировки автомобилем.
3. Договаривающиеся Стороны, которые в соответствии с подпунктом "n" статьи 1 настоящей Конвенции заявили о своем намерении приравнять к мотоциклам трехколесные транспортные средства, вес которых без нагрузки не превышает 400 кг, должны распространить на эти последние содержащиеся в настоящем Приложении предписания, касающиеся либо мотоциклов, либо других автомобилей.

**Глава I. Торможение**

4. В настоящей главе:
a) термин "колеса одной оси" означает колеса, расположенные симметрично или почти симметрично по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, даже в том случае, если они не находятся на одной и той же оси (ось - тандем рассматривается как две оси);
b) термин "рабочий тормоз" означает устройство, используемое для замедления движения и остановки транспортного средства;
c) термин "стояночный тормоз" означает устройство, используемое для удержания транспортного средства в неподвижном состоянии в отсутствие водителя, или для удержания отцепленного прицепа в неподвижном состоянии;
d) термин "аварийный тормоз" означает устройство, предназначенное для замедления движения и остановки транспортного средства в случае выхода из строя рабочего тормоза.

**A. Торможение автомобилей иных, чем мотоциклы**

5. Каждый автомобиль, иной, чем мотоцикл, должен иметь тормоза, которые могут легко приводиться в действие находящимся за рулем водителем. Эти тормозные устройства должны выполнять следующие три функции торможения:
a) рабочий тормоз - замедлять движение транспортного средства и останавливать его надежно, быстро и эффективно, независимо от его условий загрузки и от того, движется ли транспортное средство на подъем или под уклон;
b) стояночный тормоз - удерживать транспортное средство в неподвижном состоянии, независимо от его условий загрузки, на подъеме или на спуске с заметным уклоном, причем тормозящие поверхности тормоза должны удерживаться в положении торможения посредством устройства чисто механического типа;
c) аварийный тормоз - замедлять движение транспортного средства и останавливать его, независимо от его условий загрузки, на достаточно коротком расстоянии даже в случае выхода из строя рабочего тормоза.
6. При условии соблюдения положений пункта 5 настоящего Приложения приспособления, обеспечивающие выполнение трех функций торможения (рабочее, аварийное и стояночное), могут иметь общие части; совмещение приводов допускается только при условии, что при этом остаются по крайней мере два отдельных привода.
7. Рабочий тормоз должен действовать на все колеса транспортного средства.
8. Аварийный тормоз должен действовать по крайней мере на одно колесо с каждой стороны среднего продольного сечения транспортного средства: аналогичное положение относится к стояночному тормозу.
9. Рабочий тормоз и стояночный тормоз должны действовать на тормозящие поверхности, постоянно

связанные с колесами при помощи достаточно прочных частей.

10. Никакая тормозящая поверхность не должна быть устроена таким образом, чтобы она могла отделяться от колес. Однако такое разъединение допускается для некоторых тормозящих поверхностей при условии, что:

a) оно является кратковременным, например при изменении передаточного числа;

b) в отношении стояночного тормоза оно может произойти лишь в результате действия водителя;

c) в отношении рабочего или аварийного тормозов торможение продолжается с предписанной эффективностью в соответствии с пунктом 5 настоящего Приложения.

10-бис. Все оборудование транспортного средства, способствующее торможению, должно быть разработано и сконструировано таким образом, чтобы обеспечить эффективность рабочего тормоза после продолжительного и неоднократного использования.

10-тер. Действие рабочего тормоза должно надлежащим образом распределяться и синхронизироваться по различным осям транспортного средства.

10-кватер. Если управление рабочим тормозом частично или полностью осуществляется при помощи источника энергии, иного, чем физическая энергия водителя, должна быть обеспечена возможность остановить транспортное средство в пределах достаточного расстояния даже в случае выхода из строя данного источника энергии.

**B. Торможение прицепов**

11. При условии соблюдения положений подпункта "c" пункта 17 настоящего Приложения каждый прицеп, за исключением легких прицепов, должен иметь, в частности:

a) рабочий тормоз, позволяющий замедлить движение транспортного средства и остановить его надежно, быстро и эффективно, независимо от его условий загрузки и от того, движется ли транспортное средство на подъем или под уклон;

b) стояночный тормоз, позволяющий удерживать транспортное средство в неподвижном состоянии, независимо от его условий загрузки, на подъеме или спуске с заметным уклоном, причем тормозящие поверхности тормоза должны удерживаться в положении торможения посредством устройства чисто механического действия. Настоящее положение не распространяется на прицепы, которые не могут быть отцеплены от транспортного средства - тягача без помощи инструментов, при том условии, что требования, предъявляемые к стояночному торможению, будут соблюдаться в отношении состава транспортных средств.

12. Устройства, обеспечивающие выполнение этих двух функций торможения (рабочее и стояночное), могут иметь общие части.

13. Рабочий тормоз должен действовать на все колеса прицепа. Действие тормоза должно надлежащим образом распределяться и синхронизироваться по различным осям прицепа.

14. Рабочий тормоз должен приводиться в действие приводом рабочего тормоза транспортного средства - тягача; однако, если разрешенная максимальная масса прицепа не превышает 3500 кг, рабочий тормоз может быть сконструирован таким образом, чтобы во время движения он приводился в действие лишь путем сближения прицепа с тягачом (торможение силой инерции).

15. Рабочий тормоз и стояночный тормоз должны действовать на тормозящие поверхности, постоянно связанные с колесами при помощи достаточно прочных частей.

16. Тормозящие устройства должны автоматически обеспечивать остановку прицепа в случае разрыва сцепного устройства во время движения. Однако это предписание не распространяется ни на одноосные, ни на двухосные прицепы, расстояние между осями которых составляет менее 1 м (40 дюймов), при условии, что их разрешенная максимальная масса не превышает 1500 кг и что, за исключением полуприцепов, у них наряду со сцепным устройством имеется дополнительное сцепное приспособление.

**C. Торможение составов транспортных средств**

17. В дополнение к содержащимся в разделах A и B настоящей главы положениям, касающимся несцепленных транспортных средств (автомобилей и прицепов), к составам сцепленных транспортных средств относятся следующие положения:

a) тормозные устройства каждого транспортного средства, являющегося частью состава, должны быть совместимыми;

b) действие рабочего тормоза должно надлежащим образом распределяться и синхронизироваться по различным осям состава;

c) разрешенная максимальная масса прицепа, не оборудованного рабочим тормозом, не должна превышать половины суммы массы транспортного средства - тягача без нагрузки и массы водителя.

**D. Торможение мотоциклов**

18. a) Каждый мотоцикл должен иметь два тормозных устройства, одно из которых действует по крайней мере на заднее или задние колеса, а другое - по крайней мере на переднее или передние колеса; если у мотоцикла имеется коляска, торможение колеса коляски не требуется. Эти тормозные устройства должны позволять замедлить движение мотоцикла и остановить его надежно, быстро и эффективно, независимо от условий его загрузки и от того, движется ли он на подъем или под уклон;

b) в дополнение к положениям, содержащимся в подпункте "a" настоящего пункта, мотоциклы с тремя колесами, расположенными симметрично по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, должны быть оборудованы стояночным тормозом, соответствующим положениям подпункта "b" пункта 5 настоящего Приложения.

**Глава II. Устройства освещения и световой сигнализации транспортного средства**

19. При применении положений настоящей главы термин:

"фонарь дальнего света" означает фонарь, предназначенный для освещения дороги на дальнее расстояние впереди транспортного средства;

"фонарь ближнего света" означает фонарь, предназначенный для освещения дороги впереди транспортного средства таким образом, чтобы не ослеплять чрезмерно и не причинять неудобств водителям встречных транспортных средств и другим участникам дорожного движения;

"передний габаритный фонарь" означает фонарь, предназначенный для сигнализации спереди транспортного средства и его габаритной ширины;

"задний габаритный фонарь" означает фонарь, предназначенный для сигнализации сзади транспортного средства и его габаритной ширины;

"стоп-сигнал" означает фонарь, предназначенный для сигнализации другим пользователям дороги, находящимся сзади транспортного средства, что водитель привел в действие рабочий тормоз;

"передний противотуманный фонарь" означает фонарь, предназначенный для улучшения освещенности дороги в случае густого тумана, снегопада, сильного дождя или в аналогичных условиях;

"задний противотуманный фонарь" означает фонарь, предназначенный для улучшения видимости транспортного средства сзади в случае густого тумана, снегопада, сильного дождя или в аналогичных условиях;

"фонарь заднего хода" означает фонарь, предназначенный для освещения дороги сзади транспортного средства и подачи предупреждающего сигнала другим пользователям дороги, когда транспортное средство дает или намеревается дать задний ход;

"фонарь указателя поворота" означает фонарь, предназначенный для сигнализации другим участникам дорожного движения, что водитель намеревается изменить направление движения вправо или влево;

"стояночный фонарь" означает фонарь, предназначенный для сигнализации транспортного средства, находящегося на стоянке; он может заменять передние и задние габаритные фонари;

"контурные габаритные фонари" означают фонари, смонтированные как можно выше у крайней точки габаритной ширины транспортного средства и предназначенные для четкого обозначения его габаритной ширины. Для некоторых автомобилей и прицепов этот сигнал дополняет габаритные фонари и привлекает особое внимание к его габаритам;

"аварийный сигнал" означает сигнал, обеспечиваемый одновременным включением всех фонарей указателей поворота;

"боковой фонарь" означает фонарь, установленный на боку транспортного средства и предназначенный для обозначения наличия транспортного средства сбоку;

"специальный предупреждающий фонарь" означает фонарь, предназначенный для обозначения транспортных средств, пользующихся преимущественным правом проезда, или транспортного средства или нескольких транспортных средств, присутствие которых на дороге требует принятия со стороны других участников дорожного движения мер особой предосторожности, в частности, для обозначения автоколонн, транспортных средств исключительно больших размеров, а также транспортных средств и машин, используемых при строительстве и обслуживании автодорог;

"устройство освещения заднего номерного знака" означает устройство, служащее для освещения заднего номерного знака; оно может состоять из нескольких оптических элементов;

"дневной ходовой фонарь" означает фонарь, предназначенный для улучшения видимости движущегося транспортного средства спереди в дневное время;

"светоотражающее приспособление" означает приспособление, предназначенное для сигнализации наличия транспортного средства посредством отражения света, излучаемого источником света, не связанным с этим транспортным средством;

"освещающая поверхность" означает ортогональную проекцию в вертикальной поперечной плоскости эффективной светоизлучающей поверхности. В случае светоотражающего приспособления эффективная поверхность представляет собой видимую поверхность светоотражающего оптического устройства.

20. Цвета указанных в настоящей главе огней должны по мере возможности соответствовать определениям, содержащимся в Добавлении к настоящему Приложению.

21. Каждый автомобиль, кроме мотоциклов, скорость которого по ровной дороге может превышать 40 км (25 миль) в час, должен иметь спереди четное число белых или желтых селективных фонарей дальнего света, способных надлежащим образом освещать дорогу в ясную погоду ночью. Внешние края освещающих поверхностей фонарей дальнего света ни в коем случае не должны быть расположены ближе к краю габаритной ширины транспортного средства, чем внешние края освещающей поверхности фонарей ближнего света.

22. Каждый автомобиль, кроме мотоциклов, скорость которого на ровной дороге может превышать 10 км (6 миль) в час, должен быть снабжен спереди четным числом белых или желтых селективных фонарей ближнего света, способных надлежащим образом освещать дорогу в ясную погоду ночью. Автомобиль должен быть оборудован таким образом, чтобы одновременно можно было включить не более двух фонарей ближнего света. Фонари ближнего света должны быть отрегулированы таким образом, чтобы они соответствовали определению, содержащемуся в пункте 19 настоящего Приложения.

23. Каждый автомобиль, иной, чем двухколесный мотоцикл без коляски, должен иметь спереди два передних габаритных фонаря белого цвета; однако селективный желтый цвет допускается для передних габаритных фонарей, совмещенных с фонарями дальнего или ближнего света, излучающими селективный желтый свет. Если эти передние габаритные фонари являются единственными фонарями, включенными спереди транспортного средства, они должны быть видимыми ночью в ясную погоду, не ослеплять и не причинять излишних неудобств другим участникам дорожного движения.

24. а) Каждый автомобиль, иной, чем двухколесный мотоцикл без коляски, должен иметь сзади четное

число задних габаритных фонарей красного цвета, видимых в ясную погоду ночью, не ослепляющих и не причиняющих излишних неудобств другим участникам дорожного движения;

b) каждый прицеп должен иметь сзади четное число задних габаритных фонарей красного цвета, видимых в ясную погоду ночью, не ослепляющих и не причиняющих излишних неудобств другим участникам дорожного движения. Однако прицепы, габаритная ширина которых не превышает 0,80 м, могут иметь лишь один из этих фонарей, если такой прицеп буксируется двухколесным мотоциклом без коляски.

25. Каждый автомобиль или прицеп, имеющий сзади номерной знак, должен быть снабжен приспособлением для освещения, устроенным таким образом, чтобы этот номерной знак был удобочитаем в ясную погоду.

26. На всех автомобилях (включая мотоциклы) и на всех составах транспортных средств, состоящих из автомобиля и одного или несколько прицепов, электрические соединения должны быть устроены таким образом, чтобы фонари дальнего света, фонари ближнего света, передние противотуманные фонари, передние габаритные фонари автомобилей и упомянутое выше в п. 25 приспособление для освещения могли включаться лишь при одновременном включении задних габаритных фонарей автомобиля или последнего транспортного средства, включенного в состав.

Необходимо, чтобы задние противотуманные фонари могли включаться лишь при одновременном включении фонарей дальнего света, фонарей ближнего света или передних противотуманных фонарей.

Однако это положение не применяться к фонарям дальнего или ближнего света, если они используются для подачи световых сигналов, указанных в пункте 3 статьи 32 настоящей Конвенции. Кроме того, электрические соединения должны быть устроены таким образом, чтобы передние габаритные фонари автомобилей всегда включались при включении фонарей ближнего света, фонарей дальнего света или противотуманных фонарей.

27. Каждый автомобиль, кроме двухколесного мотоцикла без коляски, должен иметь сзади по крайней мере два красных светоотражающих приспособления нетреугольной формы. При освещении фонарями дальнего света, фонарями ближнего света или противотуманными фонарями другого транспортного средства эти светоотражающие приспособления должны быть видны водителю этого транспортного средства в ясную погоду ночью.

28. Каждый прицеп должен иметь сзади по крайней мере два красных светоотражающих приспособления. Эти светоотражающие приспособления должны иметь форму равностороннего треугольника с вершиной, обращенной кверху, и одной горизонтальной стороной. Никакой сигнальный фонарь не должен помещаться внутри этого треугольника. Указанные светоотражающие приспособления должны отвечать в отношении видимости требованиям, изложенным выше в пункте 27. Однако прицепы, габаритная ширина которых не превышает 0,80 м, могут иметь только одно светоотражающее приспособление, если они буксируются двухколесным мотоциклом без коляски.

29. Каждый прицеп должен иметь спереди два белых светоотражающих приспособления нетреугольной формы. Эти светоотражающие приспособления должны удовлетворять условиям видимости, изложенным выше в пункте 27.

30. Прицеп должен иметь спереди два белых габаритных фонаря, если его ширина превышает 1,60 м. Предписанные таким образом передние габаритные огни должны быть расположены возможно ближе к краю габаритной ширины прицепа.

31. Каждый автомобиль, кроме двухколесных мотоциклов с коляской или без нее, скорость которого по ровной дороге может превышать 25 км (15 миль) в час, должен иметь сзади по крайней мере два красных стоп-сигнала, светосила которых явно превосходит светосилу задних габаритных фонарей. Это же положение относится к каждому прицепу, находящемуся в конце состава транспортных средств.

32. С оговоркой о том, что Договаривающиеся Стороны, сделавшие в соответствии с пунктом 2 статьи 54 настоящей Конвенции заявление о приравнивании велосипедов с подвесным двигателем к мотоциклам, могут освобождать велосипеды с подвесным двигателем от соблюдения всех нижеследующих положений или их части:

a) каждый двухколесный мотоцикл с коляской или без нее должен быть снабжен одним или двумя фонарями ближнего света, отвечающими в отношении цвета и видимости предписаниям, указанным выше в пункте 22;

b) каждый двухколесный мотоцикл с коляской или без нее, скорость которого на ровной дороге может превышать 40 км (25 миль) в час, должен иметь, помимо фонаря ближнего света, по крайней мере один фонарь дальнего света, отвечающий в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся в пункте 21 настоящего Приложения. Если такой мотоцикл имеет более одного фонаря дальнего света, эти фонари должны располагаться возможно ближе друг к другу.

33. Каждый двухколесный мотоцикл без коляски может быть снабжен спереди одним или двумя передними габаритными фонарями, отвечающими в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся в пункте 23 настоящего Приложения. Если такой мотоцикл имеет два передних габаритных фонаря, эти фонари должны располагаться возможно ближе друг к другу.

34. Каждый двухколесный мотоцикл без коляски должен иметь один задний габаритный фонарь, отвечающий в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся в подпункте "a" пункта 24 настоящего Приложения.

35. Каждый двухколесный мотоцикл без коляски должен иметь сзади одно светоотражающее приспособление нетреугольной формы, удовлетворяющее в отношении цвета и видимости предписаниям, указанным выше в пункте 27.

36. Каждый двухколесный мотоцикл с коляской или без нее должен иметь стоп-сигнал, удовлетворяющий положениям пункта 31 настоящего Приложения, с оговоркой о том, что Договаривающиеся Стороны, сделавшие в соответствии с пунктом 2 статьи 54 настоящей Конвенции заявление о приравнивании велосипедов с подвесным двигателем к мотоциклам, могут не распространять это предписание на двухколесные велосипеды с подвесным двигателем с коляской или без нее.

37. Без ущерба для положений, касающихся огней и приспособлений, предписанных для мотоциклов без

коляски, каждая коляска, соединенная с двухколесным мотоциклом, должна иметь один передний габаритный фонарь, отвечающий в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся в пункте 23 настоящего Приложения, один задний габаритный фонарь, отвечающий в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся в подпункте "а" пункта 24 настоящего Приложения, и одно светоотражающее приспособление, отвечающее в отношении цвета и видимости предписаниям, содержащимся в пункте 27 настоящего Приложения. Электрические соединения должны быть устроены таким образом, чтобы подфарник и задний габаритный фонарь коляски включались одновременно с задним габаритным фонарем мотоцикла. Во всяком случае коляска не должна иметь фонаря дальнего или ближнего света.

38. Автомобили с тремя колесами, симметричными по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, приравненные к мотоциклам в соответствии с подпунктом "п" статьи 1 Конвенции, должны быть снабжены приспособлениями, предписываемыми в пунктах 21, 22, 23, 24 "а", 27 и 31 настоящего Приложения. Однако на электрическом транспортном средстве, ширина которого не превышает 1,30 м и скорость которого не превышает 40 км (25 миль) в час, установка одного фонаря дальнего света и одного фонаря ближнего света является достаточной.

39. Каждый автомобиль, за исключением велосипедов с подвесным двигателем, и каждый прицеп должны иметь неподвижные фонари указателей поворота с мигающими огнями автожелтого света, расположенные попарно на транспортном средстве и видимые в дневное и ночное время для участников дорожного движения, которые учитывают движение данного транспортного средства.

40. Если на автомобиле имеются передние противотуманные фонари, они должны быть белого или желтого селективного света в количестве двух, а на мотоциклах - одного, и устанавливаться таким образом, чтобы ни одна точка их освещающей поверхности не находилась выше самой высокой точки освещающей поверхности фонарей ближнего света.

41. Никакой фонарь заднего хода не должен приводить к ослеплению или создавать неудобства для других участников дорожного движения. Если автомобиль оборудован фонарями заднего хода, то эти фонари должны излучать белый или желтый селективный свет. Эти фонари должны включаться только тогда, когда включена передача заднего хода.

42. Никакие фонари, иные, чем фонари указателей поворота и специальные предупреждающие фонари, не должен быть мигающими или проблесковыми. Боковые фонари могут работать в мигающем режиме одновременно с фонарями указателей поворота.

42-бис. Специальные предупреждающие фонари должны быть мигающими или проблесковыми. Цвет этих фонарей должен соответствовать положениям пункта 14 статьи 32.

42-тер. Каждый автомобиль, за исключением мотоциклов, и каждый прицеп должны быть оснащены таким образом, чтобы они могли подавать аварийный сигнал.

42-кватер. Если на автомобиле или прицепе установлены задние противотуманные фонари, то они должны быть красного цвета.

42-квинквиес. Каждый автомобиль и каждый прицеп длиной более 6 м должны быть оснащены боковыми светоотражающими приспособлениями автожелтого цвета.

42-секстиес. Каждый автомобиль и прицеп шириной более 1,80 м должны быть оснащены контурными габаритными фонарями. Такие фонари являются обязательными, если ширина автомобиля или прицепа превышает 2,10 м. Количество этих фонарей, в случае их установки, должно быть не менее двух, и они должны излучать спереди белый или автожелтый и сзади красный свет.

42-септиес. Каждый автомобиль и прицеп могут иметь боковые габаритные фонари. В случае установки таких фонарей они должны излучать автожелтый свет.

43. При применении положений настоящего Приложения следует рассматривать:

a) как один фонарь любое сочетание двух и более фонарей, тождественных или нет, но имеющих одинаковое назначение и одинаковый цвет;

b) как два фонаря или парное число фонарей единую освещающую поверхность в форме полосы при условии, что она расположена симметрично по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства. Освещение этой поверхности должно осуществляться по крайней мере двумя источниками света, находящимися возможно ближе к ее краям.

44. На одном и том же транспортном средстве фонари, имеющие одинаковое назначение и направленные в одну и ту же сторону, должны быть одинакового цвета. Фонари и светоотражающие приспособления, число которых является четным, должны быть расположены симметрично по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, за исключением транспортных средств, внешняя форма которых не является симметричной. Каждая пара фонарей должна иметь явно одинаковую светосилу.

45. Различные по своему назначению фонари и - при условии соблюдения положений других пунктов настоящей главы - фонари и светоотражающие приспособления могут быть вмонтированы в один световой прибор или соединены в нем при условии, что каждый из этих фонарей и светоотражающих приспособлений соответствует относящимся к нему положениям настоящего Приложения.

## Глава III. Другие предписания

**Рулевое управление**

46. Каждый автомобиль должен иметь прочное рулевое устройство, позволяющее водителю легко, быстро и уверенно менять направление движения транспортного средства.

**Зеркало заднего вида**

47. Каждый автомобиль должен иметь одно или несколько зеркал заднего вида; количество, размер и расположение зеркал должны быть таковы, чтобы водитель мог видеть дорожное движение позади своего транспортного средства.

**Звуковой сигнальный прибор**

48. Каждый автомобиль должен иметь по крайней мере один звуковой сигнальный прибор достаточной мощности. Звук, издаваемый сигнальным прибором, должен быть продолжительным, однотонным и нерезким. Транспортные средства, имеющие преимущественное право проезда, и пассажирские транспортные средства общего пользования могут иметь дополнительные звуковые сигнальные приборы, не отвечающие этим требованиям.

**Стеклоочиститель**

49. Каждый автомобиль, снабженный ветровым стеклом, размеры и форма которого таковы, что водитель может свободно видеть со своего места дорогу впереди лишь через прозрачные элементы этого ветрового стекла, должен иметь по крайней мере один эффективный и прочный стеклоочиститель, который, находясь в соответствующем положении, действует, не требуя постоянного вмешательства водителя.

**Стеклоомыватель**

50. Каждый автомобиль, который в обязательном порядке должен иметь по крайней мере один стеклоочиститель, должен иметь и стеклоомыватель.

**Ветровое стекло и стекла**

51. На каждом автомобиле и на каждом прицепе:

a) прозрачные материалы, из которых изготовлены внешние элементы транспортного средства, включая ветровое стекло, или элементы внутренней перегородки, должны быть такими, чтобы в случае их повреждения опасность нанесения увечий была сведена до минимума;

b) ветровое стекло должно быть сделано из материала, прозрачность которого не ухудшается, и должно быть таким, чтобы оно не вызывало никакого значительного искажения видимых через него предметов и чтобы в случае его повреждения водитель имел возможность видеть в достаточной мере дорогу.

**Приспособление для движения задним ходом**

52. Каждый автомобиль должен быть снабжен приспособлением для движения задним ходом, приводимым в действие с места водителя. Однако это приспособление является обязательным для мотоциклов и автомобилей с тремя колесами, расположенными симметрично по отношению к среднему продольному сечению транспортного средства, только в том случае, если их разрешенный максимальный вес превышает 400 кг (900 фунтов).

**Глушитель**

53. Каждый двигатель внутреннего сгорания, установленный на автомобиле, должен быть снабжен эффективным глушителем.

**Шины**

54. Колеса автомобилей и их прицепов должны снабжены пневматическими шинами, которые должны быть обеспечивать хорошее сцепление даже на мокрой дороге. Однако настоящее положение не препятствует Договаривающимся Сторонам разрешать использование приспособлений, которые могут дать результаты, по крайней мере эквивалентные результатам, получаемым при использовании пневматических шин.

**Спидометр**

55. Каждый автомобиль, скорость которого по ровной дороге может превышать 40 км (25 миль) в час, должен иметь спидометр; однако каждая Договаривающая Сторона может не распространить этого предписания на некоторые категории мотоциклов и других легких транспортных средств.

**Приспособление для сигнализации на автомобилях**

56. Приспособление, упомянутое в пункте 5 статьи 23 и в пункте 6 Приложения 1 к настоящей Конвенции, должно быть:

a) либо щитком, имеющим форму равностороннего треугольника с красными краями, середина этого треугольника может быть полой или окрашенной в светлый цвет; красные края должны иметь светоотражающую полосу. Кроме того, они могут иметь красное флюоресцирующее покрытие и / или освещаться изнутри; щиток должен быть приспособлен для того, чтобы его можно было ставить в устойчивое вертикальное положение;

b) либо другим столь же эффективным приспособлением, предписанным законодательством страны, в которой зарегистрировано транспортное средство.

**Противоугонное устройство**

57. Каждый автомобиль должен быть снабжен противоугонным устройством, позволяющим с момента оставления транспортного средства на стоянке вывести из строя или заблокировать какой-либо основной агрегат транспортного средства.

**Удерживающие устройства**

58. В тех случаях, когда технически целесообразно, все обращенные вперед сиденья транспортных средств категории B, указанных в Приложениях 6 и 7 к настоящей Конвенции, за исключением транспортных средств, сконструированных или используемых для специальных целей на основании положений национального законодательства, должны быть оснащены официально утвержденными ремнями безопасности или официально утвержденными приспособлениями равной эффективности.

**Общие положения**

59. a) Механизмы и приспособления автомобиля по возможности не должны представлять опасности пожара или взрыва; они не должны также выделять в чрезмерном количестве вредные газы, плотный дым, издавать неприятный запах или производить шум.

b) Система зажигания высокого напряжения двигателей автомобилей по возможности не должна являться источником чрезмерных радиоэлектрических помех.

c) Конструкция каждого автомобиля должна обеспечивать водителю спереди, справа и слева достаточную обзорность, позволяющую ему безопасно управлять автомобилем.

d) Конструкция и оборудование автомобилей и прицепов должны по возможности обеспечивать умень-

шение опасности для их пассажиров и для других пользователей дороги в случае дорожно-транспортного происшествия. В частности, транспортные средства не должны иметь ни внутри, ни снаружи никаких украшений или других не являющихся необходимыми предметов, имеющих острые края или выходящих за габарит транспортного средства, которые могут представлять опасность для водителей и пассажиров и для других пользователей дороги.

e) Транспортные средства, максимальная допустимая масса которых превышает 3,5 т, должны иметь по мере возможности боковые и задние противоподкатные защитные устройства.

**Глава IV. Отступления от правил**

60. При применении настоящей Конвенции на своей территории Договаривающиеся Стороны могут допускать отступления от положений настоящего Приложения в отношении:

a) автомобилей и прицепов, конструктивная скорость которых на ровной дороге не может превышать 30 км (19 миль) в час или скорость которых согласно национальному законодательству не должна превышать 30 км/ч;

b) инвалидных колясок, т.е. маленьких автомобилей, которые специально сконструированы и предназначены - а не только приспособлены - для использования лицом, имеющим увечье или физический недостаток, и которые обычно используются только этим лицом;

c) транспортных средств, предназначенных для экспериментов в целях применения достижений техники и повышения безопасности;

d) транспортных средств особой формы или особого типа или транспортных средств, используемых для специальных целей в особых условиях;

e) транспортных средств, приспособленных для использования инвалидами.

61. Договаривающиеся Стороны могут также допускать отступления от положений настоящего Приложения в отношении регистрируемых ими транспортных средств, которые могут находиться в международном движении:

a) разрешая автожелтыи цвет для передних габаритных фонарей автомобилей и прицепов;

b) в отношении расположения фонарей на специализированных транспортных средствах, внешняя форма которых не позволяет соблюдать эти положения, не прибегая к монтажным приспособлениям, которые могут быть легко повреждены или сорваны;

c) в отношении прицепов, которые служат для перевозки длинномерных грузов (бревен, труб и т.д.) и которые при движении не сцепляются с тягачом, а связаны с ним только грузом;

d) разрешая установку сзади белых светоиспускающих приспособлений и спереди красных светоиспускающих приспособлений в случае:

- вращающихся и проблесковых фонарей на транспортных средствах, имеющих преимущественное право проезда;
- стационарных фонарей для грузов исключительного характера;
- боковых фонарей и светоотражающих приспособлений;
- световых устройств, устанавливаемых на крыше для указания назначения транспортного средства;

e) разрешая вращающиеся или проблесковые фонари, испускающие спереди и сзади синий свет;

f) разрешая применение с любой стороны транспортного средства особой формы или вида или используемой для специальных целей в особых условиях ленты со светоотражающими или флюоресцирующими красными и светоотражающими белыми полосами;

g) разрешая применение сзади номерных знаков с белыми или цветными светоотражающими цифровыми или буквенными обозначениями или со светоотражающим фоном, а также светоотражающих отличительных знаков или другой предписываемой национальным законодательством отличительной маркировки;

h) разрешая красный цвет для расположенных сзади боковых светоотражающих приспособлений и боковых фонарей.

*Конвенция вступила в силу 21.05.1977.*
*Поправки к Конвенции вступили в силу 03.09.1993.*
*Конвенция ратифицирована с оговоркой и заявлениями Указом Президиума ВС СССР N 5938-VIII от 29.04.74*

# КОНСТИТУЦІЯ УКРАЇНИ

*Витяги*

<...>

**Стаття 6.** Державна влада в Україні здійснюється на засадах її поділу на законодавчу, виконавчу та судову.

Органи законодавчої, виконавчої та судової влади здійснюють свої повноваження у встановлених цією Конституцією межах і відповідно до законів України.

<...>

**Стаття 8.** В Україні визнається і діє принцип верховенства права.

Конституція України має найвищу юридичну силу. Закони та інші нормативно-правові акти приймаються на основі Конституції України і повинні відповідати їй.

Норми Конституції України є нормами прямої дії. Звернення до суду для захисту конституційних прав і свобод людини і громадянина безпосередньо на підставі Конституції України гарантується.

**Стаття 9.** Чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства України.

Укладення міжнародних договорів, які суперечать Конституції України, можливе лише після внесення відповідних змін до Конституції України.

<...>

**Стаття 19.** Правовий порядок в Україні грунтується на засадах, відповідно до яких ніхто не може бути примушений робити те, що не передбачено законодавством.

Органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України.

<...>

**Стаття 22.** Права і свободи людини і громадянина, закріплені цією Конституцією, не є вичерпними.

Конституційні права і свободи гарантуються і не можуть бути скасовані.

При прийнятті нових законів або внесенні змін до чинних законів не допускається звуження змісту та обсягу існуючих прав і свобод.

<...>

**Стаття 26.** Іноземці та особи без громадянства, що перебувають в Україні на законних підставах, користуються тими самими правами і свободами, а також несуть такі самі обов'язки, як і громадяни України, - за винятками, встановленими Конституцією, законами чи міжнародними договорами України.

Іноземцям та особам без громадянства може бути надано притулок у порядку, встановленому законом.

<...>

**Стаття 28.** Кожен має право на повагу до його гідності.

Ніхто не може бути підданий катуванню, жорстокому, нелюдському або такому, що принижує його гідність, поводженню чи покаранню.

Жодна людина без її вільної згоди не може бути піддана медичним, науковим чи іншим дослідам.

**Стаття 29.** Кожна людина має право на свободу та особисту недоторканність.

Ніхто не може бути заарештований або триматися під вартою інакше як за вмотивованим рішенням суду і тільки на підставах та в порядку, встановлених законом.

У разі нагальної необхідності запобігти злочинові чи його перепинити уповноважені на те законом органи можуть застосувати тримання особи під вартою як тимчасовий запобіжний захід, обгрунтованість якого протягом сімдесяти двох годин має бути перевірена судом. Затримана особа негайно звільняється, якщо протягом сімдесяти двох годин з моменту затримання їй не вручено вмотивованого рішення суду про тримання під вартою.

Кожному заарештованому чи затриманому має бути невідкладно повідомлено про мотиви арешту чи затримання, роз'яснено його права та надано можливість з моменту затримання захищати себе особисто та користуватися правовою допомогою захисника.

Кожний затриманий має право у будь-який час оскаржити в суді своє затримання.

Про арешт або затримання людини має бути негайно повідомлено родичів заарештованого чи затриманого.

Стаття 30. Кожному гарантується недоторканність житла.

Не допускається проникнення до житла чи до іншого володіння особи, проведення в них огляду чи обшуку інакше як за вмотивованим рішенням суду.

У невідкладних випадках, пов'язаних із врятуванням життя людей та майна чи з безпосереднім переслідуванням осіб, які підозрюються у вчиненні злочину, можливий інший, встановлений законом, порядок проникнення до житла чи до іншого володіння особи, проведення в них огляду і обшуку.

<...>

**Стаття 32.** Ніхто не може зазнавати втручання в його особисте і сімейне життя, крім випадків, передбачених Конституцією України.

Не допускається збирання, зберігання, використання та поширення конфіденційної інформації про особу без її згоди, крім випадків, визначених законом, і лише в інтересах національної безпеки, економічного добробуту та прав людини.

Кожний громадянин має право знайомитися в органах державної влади, органах місцевого самоврядування, установах і організаціях з відомостями про себе, які не є державною або іншою захищеною законом таємницею.

Кожному гарантується судовий захист права спростовувати недостовірну інформацію про себе і членів своєї сім'ї та права вимагати вилучення будь-якої інформації, а також право на відшкодування матеріальної і моральної шкоди, завданої збиранням, зберіганням, використанням та поширенням такої недостовірної інформації.

**Стаття 33.** Кожному, хто на законних підставах перебуває на території України, гарантується свобода пересування, вільний вибір місця проживання, право вільно залишати територію України, за винятком обмежень, які встановлюються законом.

Громадянин України не може бути позбавлений права в будь-який час повернутися в Україну.

<...>

**Стаття 40**. Усі мають право направляти індивідуальні чи колективні письмові звернення або особисто звертатися до органів державної влади, органів місцевого самоврядування та посадових і службових осіб цих органів, що зобов'язані розглянути звернення і дати обгрунтовану відповідь у встановлений законом строк.

<...>

**Стаття 55.** Права і свободи людини і громадянина захищаються судом.

Кожному гарантується право на оскарження в суді рішень, дій чи бездіяльності органів державної влади, органів місцевого самоврядування, посадових і службових осіб.

Кожен має право звертатися за захистом своїх прав до Уповноваженого Верховної Ради України з прав людини.

Кожен має право після використання всіх національних засобів правового захисту звертатися за захистом своїх прав і свобод до відповідних міжнародних судових установ чи до відповідних органів міжнародних організацій, членом або учасником яких є Україна.

Кожен має право будь-якими не забороненими законом засобами захищати свої права і свободи від порушень і протиправних посягань.

**Стаття 56.** Кожен має право на відшкодування за рахунок держави чи органів місцевого самоврядування матеріальної та моральної шкоди, завданої незаконними рішеннями, діями чи бездіяльністю органів державної влади, органів місцевого самоврядування, їх посадових і службових осіб при здійсненні ними своїх повноважень.

**Стаття 57.** Кожному гарантується право знати свої права і обов'язки.

Закони та інші нормативно-правові акти, що визначають права і обов'язки громадян, мають бути доведені до відома населення у порядку, встановленому законом.

Закони та інші нормативно-правові акти, що визначають права і обов'язки громадян, не доведені до відома населення у порядку, встановленому законом, є нечинними.

**Стаття 58.** Закони та інші нормативно-правові акти не мають зворотної дії в часі, крім випадків, коли вони пом'якшують або скасовують відповідальність особи.

Ніхто не може відповідати за діяння, які на час їх вчинення не визнавалися законом як правопорушення.

**Стаття 59.** Кожен має право на правову допомогу. У випадках, передбачених законом, ця допомога надається безоплатно. Кожен є вільним у виборі захисника своїх прав.

Для забезпечення права на захист від обвинувачення та надання правової допомоги при вирішенні справ у судах та інших державних органах в Україні діє адвокатура.

**Стаття 60.** Ніхто не зобов'язаний виконувати явно злочинні розпорядження чи накази.

За віддання і виконання явно злочинного розпорядження чи наказу настає юридична відповідальність.

**Стаття 61.** Ніхто не може бути двічі притягнений до юридичної відповідальності одного виду за одне й те саме правопорушення.

Юридична відповідальність особи має індивідуальний характер.

**Стаття 62.** Особа вважається невинуватою у вчиненні злочину і не може бути піддана кримінальному покаранню, доки її вину не буде доведено в законному порядку і встановлено обвинувальним вироком суду.

Ніхто не зобов'язаний доводити свою невинуватість у вчиненні злочину.

Обвинувачення не може грунтуватися на доказах, одержаних незаконним шляхом, а також на припущеннях. Усі сумніви щодо доведеності вини особи тлумачаться на її користь.

У разі скасування вироку суду як неправосудного держава відшкодовує матеріальну і моральну шкоду, завдану безпідставним засудженням.

Стаття 63. Особа не несе відповідальності за відмову давати показання або пояснення щодо себе, членів сім'ї чи близьких родичів, коло яких визначається законом.

Підозрюваний, обвинувачений чи підсудний має право на захист.

Засуджений користується всіма правами людини і громадянина, за винятком обмежень, які визначені законом і встановлені вироком суду.

<...>

**Стаття 68.** Кожен зобов'язаний неухильно додержуватися Конституції України та законів України, не посягати на права і свободи, честь і гідність інших людей.

Незнання законів не звільняє від юридичної відповідальності.

## КОДЕКС УКРАЇНИ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ

*Витяги*

**Стаття 1. Завдання Кодексу України про адміністративні правопорушення**

Завданням Кодексу України про адміністративні правопорушення є охорона прав і свобод громадян, власності, конституційного ладу України, прав і законних інтересів підприємств, установ і організацій, встановленого правопорядку, зміцнення законності, запобігання правопорушенням, виховання громадян у дусі точного і неухильного додержання Конституції і законів України, поваги до прав, честі і гідності інших громадян, до правил співжиття, сумлінного виконання своїх обов'язків, відповідальності перед суспільством.

<...>

**Стаття 7.** Забезпечення законності при застосуванні заходів впливу за адміністративні правопорушення

Ніхто не може бути підданий заходу впливу в зв'язку з адміністративним правопорушенням інакше як на підставах і в порядку, встановлених законом.

Провадження в справах про адміністративні правопорушення здійснюється на основі суворого додержання законності.

Застосування уповноваженими на те органами і посадовими особами заходів адміністративного впливу провадиться в межах їх компетенції, у точній відповідності з законом.

Додержання вимог закону при застосуванні заходів впливу за адміністративні правопорушення забезпечується систематичним контролем з боку вищестоящих органів і посадових осіб, прокурорським наглядом, правом оскарження, іншими встановленими законом способами.

**Стаття 8. Чинність закону про відповідальність за адміністративні правопорушення**

Особа, яка вчинила адміністративне правопорушення, підлягає відповідальності на підставі закону, що діє під час і за місцем вчинення правопорушення.

Закони, які пом'якшують або скасовують відповідальність за адміністративні правопорушення, мають зворотну силу, тобто поширюються і на правопорушення, вчинені до видання цих законів. Закони, які встановлюють або посилюють відповідальність за адміністративні правопорушення, зворотної сили не мають.

Провадження в справах про адміністративні правопорушення ведеться на підставі закону, що діє під час і за місцем розгляду справи про правопорушення.

**Стаття 9. Поняття адміністративного правопорушення**

Адміністративним правопорушенням (проступком) визнається протиправна, винна (умисна або необережна) дія чи бездіяльність, яка посягає на громадський порядок, власність, права і свободи громадян, на встановлений порядок управління і за яку законом передбачено адміністративну

відповідальність.

Адміністративна відповідальність за правопорушення, передбачені цим Кодексом, настає, якщо ці порушення за своїм характером не тягнуть за собою відповідно до закону кримінальної відповідальності.

Стаття 10. Вчинення адміністративного правопорушення умисно

Адміністративне правопорушення визнається вчиненим умисно, коли особа, яка його вчинила, усвідомлювала протиправний характер своєї дії чи бездіяльності, передбачала її шкідливі наслідки і бажала їх або свідомо допускала настання цих наслідків.

**Стаття 11. Вчинення адміністративного правопорушення з необережності**

Адміністративне правопорушення визнається вчиненим з необережності, коли особа, яка його вчинила, передбачала можливість настання шкідливих наслідків своєї дії чи бездіяльності, але легковажно розраховувала на їх відвернення або не передбачала можливості настання таких наслідків, хоч повинна була і могла їх передбачити.

**Стаття 12. Вік, після досягнення якого настає адміністративна відповідальність**

Адміністративній відповідальності підлягають особи, які досягли на момент вчинення адміністративного правопорушення шістнадцятирічного віку.

**Стаття 13. Відповідальність неповнолітніх**

До осіб віком від шістнадцяти до вісімнадцяти років, які вчинили адміністративні правопорушення, застосовуються заходи впливу, передбачені статтею 24-1 цього Кодексу.

У разі вчинення особами віком від шістнадцяти до вісімнадцяти років адміністративних правопорушень, передбачених статтями 44, 51, 121-127, частинами першою, другою і третьою статті 130, статтею 139, частиною другою статті 156, статтями 173, 174, 185, 190-195 цього Кодексу, вони підлягають адміністративній відповідальності на загальних підставах. З урахуванням характеру вчиненого правопорушення та особи правопорушника до зазначених осіб (за винятком осіб, які вчинили правопорушення, передбачені статтею 185) можуть бути застосовані заходи впливу, передбачені статтею 24-1 цього Кодексу.

**Стаття 14. Відповідальність посадових осіб**

Посадові особи підлягають адміністративній відповідальності за адміністративні правопорушення, зв'язані з недодержанням установлених правил у сфері охорони порядку управління, державного і громадського порядку, природи, здоров'я населення та інших правил, забезпечення виконання яких входить до їх службових обов'язків.

**Стаття 14-1. Відповідальність власників (співвласників) транспортних засобів**

До адміністративної відповідальності за правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху у разі їх фіксації працюючими в автоматичному режимі спеціальними технічними засобами, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, чи засобами фото- і кінозйомки, відеозапису притягаються власники (співвласники) транспортних засобів.

За наявності обставин, які свідчать про вчинення порушення, передбаченого частиною першою цієї статті, іншою особою, власник (співвласник) транспортного засобу може протягом десяти днів з дня вручення йому постанови про накладення штрафу повідомити про відповідні обставини (транспортний засіб знаходився у володінні чи користуванні іншої особи, вибув з його володіння внаслідок протиправних дій інших осіб тощо) орган (посадову особу), що виніс постанову про накладення адміністративного стягнення. На період з'ясування та перевірки цих обставин виконання постанови про накладення адміністративного стягнення зупиняється до моменту встановлення особи, яка вчинила це правопорушення.

<...>

**Стаття 16. Відповідальність іноземців і осіб без громадянства**

Іноземці і особи без громадянства, які перебувають на території України, підлягають адміністративній відповідальності на загальних підставах з громадянами України. Питання про відповідальність за адміністративні правопорушення, вчинені на території України іноземцями, які згідно з чинними законами та міжнародними договорами України користуються імунітетом від адміністративної юрисдикції України, вирішуються дипломатичним шляхом.

**Стаття 17. Обставини, що виключають адміністративну відповідальність**

Особа, яка діяла в стані крайньої необхідності, необхідної оборони або яка була в стані неосудності, не підлягає адміністративній відповідальності.

**Стаття 18. Крайня необхідність**

Не є адміністративним правопорушенням дія, яка хоч і передбачена цим Кодексом або іншими законами, що встановлюють відповідальність за адміністративні правопорушення, але вчинена в стані крайньої необхідності, тобто для усунення небезпеки, яка загрожує державному або громадському порядку, власності, правам і свободам громадян, установленому порядку управління, якщо ця небезпека за даних обставин не могла бути усунута іншими засобами і якщо заподіяна шкода є менш значною, ніж відвернена шкода.

**Стаття 19. Необхідна оборона**

Не є адміністративним правопорушенням дія, яка хоч і передбачена цим Кодексом або іншими законами, що встановлюють відповідальність за адміністративні правопорушення, але вчинена в стані необхідної оборони, тобто при захисті державного або громадського порядку, власності, прав і свобод громадян, установленого порядку управління від протиправного посягання шляхом заподіяння посягаючому шкоди, якщо при цьому не було допущено перевищення меж необхідної оборони.

Перевищенням меж необхідної оборони визнається явна невідповідність захисту характерові і суспільній шкідливості посягання.

**Стаття 20. Неосудність**

Не підлягає адміністративній відповідальності особа, яка під час вчинення протиправної дії чи бездіяльності була в стані неосудності, тобто не могла усвідомлювати свої дії або керувати ними внаслідок хронічної душевної хвороби, тимчасового розладу душевної діяльності, слабоумства чи іншого хворобливого стану.

**Стаття 21. Передача матеріалів про адміністративне правопорушення на розгляд громадської організації або трудового колективу**

Особа, яка вчинила адміністративне правопорушення, звільняється від адміністративної відповідальності з передачею матеріалів на розгляд громадської організації або трудового колективу, якщо з урахуванням характеру вчиненого правопорушення і особи правопорушника до нього доцільно застосувати захід громадського впливу.

Про заходи громадського впливу, застосовані до осіб, які вчинили правопорушення, передбачені статтею 51, частиною першою статті 129, частинами першою і другою статті 130, статтями 156, 173, 176, 177, 178-180 цього Кодексу, власник підприємства, установи, організації або уповноважений ним орган, або громадська організація повинні не пізніш як у десятиденний строк з дня одержання матеріалів повідомити орган (посадову особу), який надіслав матеріали.

**Стаття 22. Можливість звільнення від адміністративної відповідальності при малозначності правопорушення**

При малозначності вчиненого адміністративного правопорушення орган (посадова особа), уповноважений вирішувати справу, може звільнити порушника від адміністративної відповідальності і обмежитись усним зауваженням.

**Стаття 23. Мета адміністративного стягнення**

Адміністративне стягнення є мірою відповідальності і застосовується з метою виховання особи, яка вчинила адміністративне правопорушення, в дусі додержання законів України, поваги до правил співжиття, а також запобігання вчиненню нових правопорушень як самим правопорушником, так і іншими особами.

**Стаття 24. Види адміністративних стягнень**

За вчинення адміністративних правопорушень можуть застосовуватись такі адміністративні стягнення:

1) попередження;

2) штраф;

3) оплатне вилучення предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення;

4) конфіскація: предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення; грошей, одержаних внаслідок вчинення адміністративного правопорушення;

5) позбавлення спеціального права, наданого даному громадянинові (права керування транспортними засобами, права полювання);

5-1) громадські роботи;

6) виправні роботи;

7) адміністративний арешт.

Законами України може бути встановлено й інші, крім зазначених у цій статті, види адміністративних стягнень.

Законами України може бути передбачено адміністративне видворення за межі України іноземців і осіб без громадянства за вчинення адміністративних правопорушень, які грубо порушують правопорядок.

<...>

**Стаття 25. Основні і додаткові адміністративні стягнення**

Оплатне вилучення та конфіскація предметів можуть застосовуватись як основні, так і додаткові адміністративні стягнення; інші адміністративні стягнення, зазначені в частині першій статті 24 цього Кодексу, можуть застосовуватись тільки як основні.

За одне адміністративне правопорушення може бути накладено основне або основне і додаткове стягнення.

**Стаття 26. Попередження**

Попередження як захід адміністративного стягнення виноситься в письмовій формі. У передбачених законом випадках попередження фіксується іншим установленим способом.

**Стаття 27. Штраф**

Штраф є грошовим стягненням, що накладається на громадян і посадових осіб за адміністративні правопорушення у випадках і розмірі, встановлених цим Кодексом та іншими законами України.

**Стаття 28. Оплатне вилучення предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення**

Оплатне вилучення предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення, полягає в його примусовому вилученні за рішенням суду і наступній реалізації з передачею вирученої суми колишньому власникові з відрахуванням витрат по реалізації вилученого предмета.

Порядок застосування оплатного вилучення і види предметів, які підлягають вилученню, встановлюються цим Кодексом та іншими законами України.

**Стаття 29. Конфіскація предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення**

Конфіскація предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення, полягає в примусовій безоплатній передачі цього предмета у власність держави за рішенням суду. Конфісковано може бути лише предмет, який є у приватній власності порушника, якщо інше не передбачено законами України.

Конфіскація вогнепальної зброї, інших знарядь полювання і бойових припасів не може застосовуватись до осіб, для яких полювання є основним джерелом існування.

Порядок застосування конфіскації, перелік предметів, які не підлягають конфіскації, встановлюються цим Кодексом та іншими законами України.

**Стаття 30. Позбавлення спеціального права, наданого даному громадянинові**

Позбавлення наданого даному громадянинові права полювання застосовується на строк до трьох років за грубе або систематичне порушення порядку користування цим правом.

Позбавлення наданого даному громадянинові права керування транспортними засобами застосовується на строк до трьох років за грубе або повторне порушення порядку користування цим правом або на строк до десяти років за систематичне порушення порядку користування цим правом.

Позбавлення права керування засобами транспорту не може застосовуватись до осіб, які користуються цими засобами в зв'язку з інвалідністю, за винятком випадків керування в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, а також у разі невиконання вимоги працівника міліції про зупинку транспортного засобу, залишення на порушення вимог встановлених правил місця дорожньо-транспортної пригоди, учасниками якої вони є, ухилення від огляду на наявність алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції.

Позбавлення права полювання не може застосовуватись до осіб, для яких полювання є основним джерелом існування.

**Стаття 30-1. Громадські роботи**

Громадські роботи полягають у виконанні особою, яка вчинила адміністративне правопорушення, у вільний від роботи чи навчання час безоплатних суспільно корисних робіт, вид яких визначають органи місцевого самоврядування.

Громадські роботи призначаються районним, районним у місті, міським чи міськрайонним судом (суддею) на строк від двадцяти до шістдесяти годин і відбуваються не більш як чотири години на день.

Громадські роботи не призначаються особам, визнаним інвалідами першої або другої групи, вагітним жінкам, жінкам, старше 55 років та чоловікам, старше 60 років.

**Стаття 31. Виправні роботи**

Виправні роботи застосовуються на строк до двох місяців з відбуванням їх за місцем постійної роботи особи, яка вчинила адміністративне правопорушення, і з відрахуванням до двадцяти процентів її заробітку в доход держави. Виправні роботи призначаються районним, районним у місті, міським чи міськрайонним судом (суддею).

**Стаття 32. Адміністративний арешт**

Адміністративний арешт установлюється і застосовується лише у виняткових випадках за окремі види адміністративних правопорушень на строк до п'ятнадцяти діб. Адміністративний арешт призначається районним, районним у місті, міським чи міськрайонним судом (суддею).

Адміністративний арешт не може застосовуватись до вагітних жінок, жінок, що мають дітей віком до дванадцяти років, до осіб, які не досягли вісімнадцяти років, до інвалідів першої і другої груп.

**Стаття 33. Загальні правила накладення стягнення за адміністративне правопорушення**

Стягнення за адміністративне правопорушення накладається у межах, установлених цим Кодексом та іншими законами України.

При накладенні стягнення враховуються характер вчиненого правопорушення, особа порушника, ступінь його вини, майновий стан, обставини, що пом'якшують і обтяжують відповідальність.

**Стаття 34. Обставини, що пом'якшують відповідальність за адміністративне правопорушення**

Обставинами, що пом'якшують відповідальність за адміністративне правопорушення, визнаються:

1) щире розкаяння винного;

2) відвернення винним шкідливих наслідків правопорушення, добровільне відшкодування збитків або усунення заподіяної шкоди;

3) вчинення правопорушення під впливом сильного душевного хвилювання або при збігу тяжких особистих чи сімейних обставин;

4) вчинення правопорушення неповнолітнім;

5) вчинення правопорушення вагітною жінкою або жінкою, яка має дитину віком до одного року.

Законами України може бути передбачено й інші обставини, що пом'якшують відповідальність за адміністративне правопорушення. Орган (посадова особа), який вирішує справу про адміністративне правопорушення, може визнати пом'якшуючими і обставини, не зазначені в законі.

**Стаття 35. Обставини, що обтяжують відповідальність за адміністративне правопорушення**

Обставинами, що обтяжують відповідальність за адміністративне правопорушення, визнаються:

1) продовження протиправної поведінки, незважаючи на вимогу уповноважених на те осіб припинити її;

2) повторне протягом року вчинення однорідного правопорушення, за яке особу вже було піддано адміністративному стягненню; вчинення правопорушення особою, яка раніше вчинила кримінальне правопорушення;

3) втягнення неповнолітнього в правопорушення;

4) вчинення правопорушення групою осіб;

5) вчинення правопорушення в умовах стихійного лиха або за інших надзвичайних обставин;

6) вчинення правопорушення в стані сп'яніння. Орган (посадова особа), який накладає адміністративне стягнення, залежно від характеру адміністративного правопорушення може не визнати дану обставину обтяжуючою.

**Стаття 36. Накладення адміністративних стягнень при вчиненні кількох адміністративних правопорушень**

При вчиненні однією особою двох або більше адміністративних правопорушень адміністративне стягнення накладається за кожне правопорушення окремо.

Якщо особа вчинила кілька адміністративних правопорушень, справи про які одночасно розглядаються одним і тим же органом (посадовою особою), стягнення накладається в межах санкції, встановленої за більш серйозне правопорушення з числа вчинених. До основного стягнення в цьому разі може бути приєднано одне з додаткових стягнень, передбачених статтями про відповідальність за будь-яке з вчинених правопорушень.

**Стаття 37. Обчислення строків адміністративного стягнення**

Строк адміністративного арешту обчислюється добами, виправних робіт - місяцями або днями, позбавлення спеціального права - роками, місяцями або днями.

**Стаття 38. Строки накладення адміністративного стягнення**

Адміністративне стягнення може бути накладено не пізніш як через два місяці з дня вчинення правопорушення, а при триваючому правопорушенні - не пізніш як через два місяці з дня його виявлення, за винятком випадків, коли справи про адміністративні правопорушення відповідно до цього Кодексу підвідомчі суду (судді).

Якщо справи про адміністративні правопорушення відповідно до цього Кодексу чи інших законів підвідомчі суду (судді), стягнення може бути накладено не пізніш як через три місяці з дня вчинення правопорушення, а при триваючому правопорушенні - не пізніш як через три місяці з дня його виявлення, крім справ про адміністративні правопорушення, зазначені у частині третій цієї статті.

Адміністративне стягнення за вчинення корупційного правопорушення може бути накладено протягом трьох місяців з дня виявлення, але не пізніше одного року з дня його вчинення. Адміністративне стягнення за вчинення правопорушення, передбаченого статтею 164-14 цього Кодексу, може бути накладено протягом трьох місяців з дня виявлення, але не пізніше двох років з дня його вчинення.

У разі закриття кримінального провадження, але за наявності в діях порушника ознак адміністративного правопорушення, адміністративне стягнення може бути накладено не пізніш як через місяць з дня прийняття рішення про закриття кримінального провадження.

**Стаття 39. Строк, після закінчення якого особа вважається такою, що не була піддана адміністративному стягненню**

Якщо особа, піддана адміністративному стягненню, протягом року з дня закінчення виконання

стягнення не вчинила нового адміністративного правопорушення, то ця особа вважається такою, що не була піддана адміністративному стягненню.

**Стаття 40. Покладення обов'язку відшкодувати заподіяну шкоду**

Якщо у результаті вчинення адміністративного правопорушення заподіяно майнову шкоду громадянинові, підприємству, установі або організації, то адміністративна комісія, виконавчий орган сільської, селищної, міської ради під час вирішення питання про накладення стягнення за адміністративне правопорушення має право одночасно вирішити питання про відшкодування винним майнової шкоди, якщо її сума не перевищує двох неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, а суддя районного, районного у місті, міського чи міськрайонного суду - незалежно від розміру шкоди, крім випадків, передбачених частиною другою цієї статті.

Коли шкоду заподіяно неповнолітнім, який досяг шістнадцяти років і має самостійний заробіток, а сума шкоди не перевищує одного неоподатковуваного мінімуму доходів громадян, суддя має право покласти на неповнолітнього відшкодування заподіяної шкоди або зобов'язати своєю працею усунути її.

В інших випадках питання про відшкодування майнової шкоди, заподіяної адміністративним правопорушенням, вирішується в порядку цивільного судочинства.

<...>

**Стаття 121. Порушення водієм правил керування транспортним засобом, правил користування ременями безпеки або мотошоломами**

Керування водієм транспортним засобом, що має несправності системи гальмового або рульового керування, тягово-зчіпного пристрою, зовнішніх світлових приладів (темної пори доби) чи інші технічні несправності, з якими відповідно до встановлених правил експлуатація його забороняється, або переобладнаний з порушенням відповідних правил, норм і стандартів,

- тягне за собою накладення штрафу від двадцяти до двадцяти п'яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Керування водієм транспортним засобом, який використовується для надання послуг з перевезення пасажирів, що має несправності, передбачені частиною першою цієї статті, або технічний стан і обладнання якого не відповідають вимогам стандартів, правил дорожнього руху і технічної експлуатації, -

тягне за собою накладення штрафу від сорока до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Керування водієм транспортним засобом, що підлягає обов'язковому технічному контролю, але своєчасно його не пройшов, -

тягне за собою накладення штрафу від двадцяти до двадцяти п'яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень, передбачених частинами першою - третьою цієї статті, -

тягне за собою позбавлення права керування транспортними засобами на строк від трьох до шести місяців або адміністративний арешт на строк від п'яти до десяти діб.

Порушення правил користування ременями безпеки або мотошоломами -

тягне за собою накладення штрафу від трьох до п'яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Керування водієм транспортним засобом, не зареєстрованим або не перереєстрованим в установленому порядку, без номерного знака або з номерним знаком, що не належить цьому засобу чи не відповідає вимогам стандартів, або з номерним знаком, закріпленим у не встановленому для цього місці, закритим іншими предметами чи забрудненим, що не дозволяє чітко визначити символи номерного знака з відстані двадцяти метрів, перевернутим чи неосвітленим, -

тягне за собою накладення штрафу від десяти до п'ятнадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень, передбачених частиною шостою цієї статті, -

тягне за собою накладення штрафу від п'ятнадцяти до тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадські роботи на строк від тридцяти до сорока годин, з оплатним вилученням транспортного засобу чи без такого.

Під транспортними засобами у статтях 121-126, 127-1 - 128-1, частинах першій і другій статті 129, частинах першій - четвертій статті 130, статтях 132-1, 133-1, 133-2, 139 і 140 слід розуміти всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші транспортні засоби.

**Стаття 121-1. Експлуатація водіями транспортних засобів, ідентифікаційні номери складових частин яких не відповідають записам у реєстраційних документах**

Експлуатація водіями транспортних засобів, ідентифікаційні номери складових частин яких не

відповідають записам у реєстраційних документах, знищені або підроблені, -

тягне за собою накладення штрафу від п'ятнадцяти до двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

**Стаття 121-2. Порушення правил перевезення пасажирів при наданні послуг з перевезення пасажирів**

Перевезення водіями транспортних засобів, що працюють у режимі маршрутних таксі, пасажирів понад максимальну кількість, передбачену технічною характеристикою транспортного засобу або визначену в реєстраційних документах на цей транспортний засіб, а також перевезення водіями транспортних засобів, що здійснюють міжміські чи міжнародні перевезення, пасажирів, кількість яких перевищує кількість місць для сидіння, передбачену технічною характеристикою транспортного засобу або визначену в реєстраційних документах на цей транспортний засіб, -

тягне за собою накладення штрафу від десяти до п'ятнадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Порушення водіями транспортних засобів, що працюють у режимі маршрутних таксі, правил зупинки під час здійснення посадки (висадки) пасажирів -

тягне за собою накладення штрафу від п'ятнадцяти до двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Перевезення пасажирів на автобусному маршруті протяжністю понад п'ятсот кілометрів одним водієм -

тягне за собою накладення штрафу від десяти до п'ятнадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

**Стаття 122. Перевищення водіями транспортних засобів встановлених обмежень швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал регулювання дорожнього руху та порушення інших правил дорожнього руху**

Перевищення водіями транспортних засобів встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на двадцять кілометрів на годину, порушення вимог дорожніх знаків та розмітки проїзної частини доріг, правил перевезення вантажів, буксирування транспортних засобів, зупинки, стоянки, проїзду пішохідних переходів, ненадання переваги у русі пішоходам на нерегульованих пішохідних переходах, а так само порушення встановленої для транспортних засобів заборони рухатися тротуарами чи пішохідними доріжками, -

тягнуть за собою накладення штрафу від п'ятнадцяти до двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Порушення водіями транспортних засобів правил проїзду перехресть, зупинок транспортних засобів загального користування, проїзд на заборонний сигнал світлофора або жест регулювальника, порушення правил обгону і зустрічного роз'їзду, безпечної дистанції або інтервалу, розташування транспортних засобів на проїзній частині, порушення правил руху автомагістралями, користування зовнішніми освітлювальними приладами або попереджувальними сигналами при початку руху чи зміні його напрямку, використання цих приладів та їх переобладнання з порушенням вимог відповідних стандартів, користування водієм під час руху транспортного засобу засобами зв'язку, не обладнаними технічними пристроями, що дозволяють вести перемови без допомоги рук (за винятком водіїв оперативних транспортних засобів під час виконання ними невідкладного службового завдання), а так само порушення правил навчальної їзди, -

тягнуть за собою накладення штрафу від двадцяти п'яти до тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Перевищення водіями транспортних засобів встановлених обмежень швидкості руху транспортних засобів більш як на п'ятдесят кілометрів на годину, ненадання переваги в русі транспортним засобам аварійно-рятувальних служб, швидкої медичної допомоги, пожежної охорони, міліції, що рухаються з увімкненими спеціальними світловими або звуковими сигнальними пристроями, ненадання переваги маршрутним транспортним засобам, у тому числі порушення правил руху і зупинки на смузі для маршрутних транспортних засобів, а так само порушення правил зупинки, стоянки, що створюють перешкоди дорожньому руху або загрозу безпеці руху, -

тягнуть за собою накладення штрафу від тридцяти до сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Порушення, передбачені частинами першою, другою або третьою цієї статті, що спричинили створення аварійної обстановки, а саме: примусили інших учасників дорожнього руху різко змінити швидкість, напрямок руху або вжити інших заходів щодо забезпечення особистої безпеки або безпеки інших громадян, що підтверджені фактичними даними, а саме: поясненнями особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, потерпілого, свідків, показань технічних приладів та засобів фото- і відеоспостереження та іншими документами, -

тягнуть за собою накладення штрафу від сорока до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року.

**Стаття 122-2. Невиконання водіями вимог про зупинку**

Невиконання водіями вимог працівника міліції, а водіями військових транспортних засобів - вимог посадової особи військової інспекції безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах України про зупинку транспортного засобу, -

тягне за собою накладення штрафу від дев'яти до одинадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від трьох до шести місяців.

**Стаття 122-4. Залишення місця дорожньо-транспортної пригоди**

Залишення водіями транспортних засобів, іншими учасниками дорожнього руху на порушення встановлених правил місця дорожньо-транспортної пригоди, до якої вони причетні, -

тягне за собою накладення штрафу від п'ятнадцяти до вісімнадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадські роботи на строк від тридцяти до сорока годин, або адміністративний арешт на строк від десяти до п'ятнадцяти діб.

**Стаття 122-5. Порушення вимог законодавства щодо встановлення і використання спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв**

Порушення вимог законодавства щодо встановлення і використання на транспортному засобі спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв -

тягне за собою накладення штрафу від двох тисяч п'ятисот до трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з конфіскацією спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв.

Примітка. Під спеціальним світловим сигнальним пристроєм слід розуміти світловий пристрій, що має змінну частоту світлових імпульсів та який дозволяється встановлювати тільки на оперативні або спеціальні транспортні засоби.

Під спеціальним звуковим сигнальним пристроєм слід розуміти звуковий пристрій, що має змінну основну частоту (за винятком охоронної сигналізації) та який дозволяється встановлювати тільки на оперативні транспортні засоби.

**Стаття 123. Порушення особами, які керують транспортними засобами, правил руху через залізничні переїзди**

Порушення особою, яка керує транспортним засобом, правил руху через залізничний переїзд, крім порушень, передбачених частинами другою і третьою цієї статті, -

тягне за собою накладення штрафу від двадцяти до двадцяти п'яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

В'їзд на залізничний переїзд особою, яка керує транспортним засобом, у випадках, коли рух через переїзд заборонений, -

тягне за собою накладення штрафу від п'ятдесяти до сімдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з оплатним вилученням транспортного засобу у його власника чи без такого або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року з оплатним вилученням транспортного засобу у його власника чи без такого або адміністративний арешт на строк від семи до десяти діб з оплатним вилученням транспортного засобу у його власника чи без такого.

Порушення, передбачене частиною другою цієї статті, вчинене водієм транспортного засобу під час надання послуг з перевезення пасажирів або під час перевезення небезпечних вантажів, -

тягне за собою позбавлення права керування транспортними засобами на строк від одного до трьох років з оплатним вилученням транспортного засобу у його власника чи без такого або адміністративний арешт на строк від десяти до п'ятнадцяти діб з оплатним вилученням транспортного засобу у його власника чи без такого.

**Стаття 124. Порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна**

Порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, -

тягне за собою накладення штрафу від двадцяти до двадцяти п'яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від шести місяців до одного року.

Примітка. Особа, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, звільняється від адміністративної відповідальності за порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, за умови, що учасники дорожньо-транспортної пригоди скористалися правом спільно скласти повідомлення про цю пригоду відповідно до Закону України "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів".

**Стаття 124-1. Ненадання транспортних засобів працівникам міліції та медичним працівникам, а також ненадання військових транспортних засобів посадовим особам Військової служби правопорядку у Збройних Силах України**

Ненадання посадовими особами підприємств, установ, організацій і громадянами транспортних

засобів, що їм належать, працівникам міліції та медичним працівникам, а також ненадання військових транспортних засобів посадовим особам Військової служби правопорядку у Збройних Силах України у встановлених законом невідкладних випадках -

тягне за собою накладення штрафу від чотирьох до восьми неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

**Стаття 125. Інші порушення правил дорожнього руху**

Інші порушення правил дорожнього руху, крім передбачених статтями 121-128, частинами першою і другою статті 129, статтями 139 і 140 цього Кодексу, -

тягнуть за собою попередження.

**Стаття 126. Керування транспортним засобом особою, яка не має відповідних документів на право керування таким транспортним засобом або не пред'явила їх для перевірки**

Керування транспортним засобом особою, яка не має при собі або не пред'явила для перевірки посвідчення водія відповідної категорії, реєстраційного документа на транспортний засіб, а у випадках, передбачених законодавством, ліцензійної картки на транспортний засіб, а також поліса (договору) обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (страхового сертифіката "Зелена картка"), -

тягне за собою накладення штрафу від двадцяти п'яти до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Керування транспортним засобом особою, яка не має права керування таким транспортним засобом, або передача керування транспортним засобом особі, яка не має права керування таким транспортним засобом, -

тягнуть за собою накладення штрафу від тридцяти до тридцяти п'яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Керування транспортним засобом особою, позбавленою права керування транспортними засобами, -

тягне за собою накладення штрафу від тридцяти до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Примітка: Положення частин першої та другої цієї статті не застосовуються до осіб, які у встановленому порядку навчаються водінню транспортного засобу.

**Стаття 127. Порушення правил дорожнього руху пішоходами, велосипедистами та особами, які керують гужовим транспортом, і погоничами тварин**

Непокора пішоходів сигналам регулювання дорожнього руху, перехід ними проїзної частини у невстановлених місцях або безпосередньо перед транспортними засобами, що наближаються, невиконання інших правил дорожнього руху -

тягнуть за собою попередження або накладення штрафу від трьох до п'яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Порушення правил дорожнього руху особами, які керують велосипедами, гужовим транспортом, і погоничами тварин, -

тягне за собою накладення штрафу від п'яти до восьми неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Ті самі порушення, вчинені особами, зазначеними в частинах першій або другій цієї статті, які перебувають у стані сп'яніння,-

тягнуть за собою накладення штрафу від восьми до десяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Порушення, передбачені частиною першою або другою цієї статті, що спричинили створення аварійної обстановки, -

тягнуть за собою накладення штрафу від десяти до п'ятнадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадські роботи на строк від двадцяти до сорока годин.

**Стаття 127-1. Порушення порядку видачі документа про технічну справність транспортного засобу та порядку видачі спеціального знака державного зразка про укладення договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів**

Видача документа про технічну справність транспортного засобу, що підлягає обов'язковому технічному контролю, з порушенням порядку проведення перевірки технічного стану такого транспортного засобу -

тягне за собою накладення штрафу на посадових осіб від вісімдесяти до ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Видача документа про технічну справність транспортного засобу, що підлягає обов'язковому технічному контролю, без проведення перевірки його технічного стану -

тягне за собою накладення штрафу на посадових осіб від ста до ста двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Видача спеціального знака державного зразка з порушенням встановленого Законом порядку укладення договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, що підлягають обов'язковому технічному контролю, -

тягне за собою накладення штрафу на посадових осіб від ста до ста двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

**Стаття 128. Випуск на лінію транспортних засобів, технічний стан яких не відповідає встановленим вимогам або без необхідних документів, передбачених законодавством**

Випуск на лінію транспортних засобів, технічний стан, обладнання або комплектність яких не відповідає вимогам правил і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху, технічної експлуатації, переобладнаних без відповідного погодження, не зареєстрованих у встановленому порядку, таких, що не пройшли обов'язкового технічного контролю або без поліса обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (страхового сертифіката "Зелена картка") чи без ліцензійної картки на транспортний засіб, без проходження щозмінного медичного огляду та контролю технічного стану, а також направлення в рейс одного водія при здійсненні пасажирських перевезень на автобусному маршруті протяжністю понад п'ятсот кілометрів -

тягнуть за собою накладення штрафу на посадових осіб, відповідальних за технічний стан, обладнання, експлуатацію транспортних засобів, громадян - суб'єктів господарської діяльності від сорока до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Повторне протягом року вчинення буль-якого з порушень, передбачених частиною першою цієї статті, -

тягне за собою накладення штрафу на посадових осіб, відповідальних за технічний стан, обладнання, експлуатацію транспортних засобів, громадян - суб'єктів господарської діяльності від п'ятдесяти до вісімдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

**Стаття 128-1. Порушення або невиконання правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху**

Порушення або невиконання правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, на підприємствах, в установах та організаціях усіх форм власності під час виготовлення та ремонту транспортних засобів і деталей до них або встановлення на них інших предметів додаткового обладнання, не передбаченого конструкцією транспортного засобу, а також під час будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів і дорожніх споруд -

тягне за собою накладення штрафу від ста до ста двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Порушення, передбачені частиною першою цієї статті, що спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажів, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, -

тягнуть за собою накладення штрафу від ста п'ятдесяти до ста вісімдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

**Стаття 129. Допуск до керування транспортними засобами або суднами водіїв чи судноводіїв, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, або осіб, які не мають права керування транспортним засобом**

Допуск до керування транспортними засобами водіїв, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, або у хворобливому стані, або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, або таких, що не пройшли у встановлений строк медичного огляду, -

тягне за собою накладення штрафу на посадових осіб, відповідальних за технічний стан, обладнання, експлуатацію транспортних засобів, громадян - суб'єктів господарської діяльності від двадцяти п'яти до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Допуск до керування транспортним засобом особи, яка не має права на керування транспортним засобом, -

тягне за собою накладення штрафу на посадових осіб, відповідальних за технічний стан, обладнання, експлуатацію транспортних засобів, громадян - суб'єктів господарської діяльності від двадцяти до сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Допуск до керування річковим або маломірним суднои осіб, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, -

тягне за собою накладення штрафу на посадових осіб, відповідальних за експлуатацію суден, від шістдесяти до сімдесяти п'яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

**Стаття 130. Керування транспортними засобами або суднами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції**

Керування транспортними засобами особами в стані алкогольного, наркотичного чи іншого

сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, а також передача керування транспортним засобом особі, яка перебуває в стані такого сп'яніння чи під впливом таких лікарських препаратів, а так само відмова особи, яка керує транспортним засобом, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, -

тягнуть за собою накладення штрафу на водіїв від двохсот до трьохсот п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування транспортними засобами на строк від одного до двох років, або адміністративний арешт на строк від семи до десяти діб і на інших осіб - накладення штрафу від двохсот до трьохсот п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або адміністративний арешт на строк від семи до десяти діб.

Повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень, передбачених частиною першою цієї статті, -

тягне за собою на водіїв позбавлення права керування транспортними засобами на строк від двох до трьох років з оплатним вилученням транспортного засобу чи без такого або адміністративний арешт на строк від десяти до п'ятнадцяти діб з оплатним вилученням транспортного засобу чи без такого і на інших осіб - адміністративний арешт на строк від десяти до п'ятнадцяти діб з оплатним вилученням транспортного засобу чи без такого.

Дії, передбачені частиною першою цієї статті, вчинені особою, яка двічі протягом року піддавалась адміністративному стягненню за керування транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, за відмову від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, -

тягнуть за собою на водіїв позбавлення права керування транспортними засобами на строк до десяти років з оплатним вилученням транспортного засобу і на інших осіб - адміністративний арешт на строк від десяти до п'ятнадцяти діб з оплатним вилученням транспортного засобу

Вживання водієм транспортного засобу після дорожньо-транспортної пригоди за його участю алкоголю, наркотиків, а також лікарських препаратів, виготовлених на їх основі (крім тих, що входять до офіційно затвердженого складу аптечки або призначені медичним працівником), або після того, як транспортний засіб був зупинений на вимогу працівника міліції, до проведення уповноваженою особою медичного огляду з метою встановлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують його увагу та швидкість реакції, чи до прийняття рішення про звільнення від проведення такого огляду, -

тягне за собою на водіїв позбавлення права керування транспортними засобами на строк від двох до трьох років або адміністративний арешт на строк від десяти до п'ятнадцяти діб.

Керування річковими або маломірними суднами судноводіями в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, а так само передача керування судном особі, яка перебуває в стані такого сп'яніння чи під впливом таких лікарських препаратів, а також відмова осіб, які керують річковими або маломірними суднами від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо вживання лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, -

тягнуть за собою накладення штрафу від ста п'ятдесяти до двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або позбавлення права керування всіма видами плавучих засобів на строк від одного до трьох років, або громадські роботи на строк від сорока до шістдесяти годин, або адміністративний арешт на строк від десяти до п'ятнадцяти діб.

Дії, передбачені частиною п'ятою цієї статті, вчинені особами, які не мають права керування річковими або маломірними суднами, -

тягнуть за собою накладення штрафу від ста п'ятдесяти до двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або адміністративний арешт на строк від десяти до п'ятнадцяти діб.

<...>

**Стаття 132-1. Порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів та правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами**

Порушення правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів, правил проїзду великогабаритних і великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями або залізничними переїздами -

тягне за собою накладення штрафу на водіїв від тридцяти до сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян і на посадових осіб, відповідальних за технічний стан, обладнання, експлуатацію транспортних засобів, уповноважених з питань безпеки перевезення небезпечних вантажів, громадян - суб'єктів господарської діяльності - від сорока до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

**Стаття 133-1. Порушення правил надання послуг та вимог безпеки при наданні послуг з перевезення пасажирів чи вантажів автомобільним транспортом**

Здійснення регулярних перевезень пасажирів на постійних маршрутах без укладення договору на перевезення пасажирів автомобільним транспортом або без паспорта маршруту -

тягне за собою накладення штрафу на посадових осіб, громадян - суб'єктів підприємницької діяльності від тридцяти до тридцяти п'яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Порушення правил надання послуг з перевезення організованих груп дітей або туристів -

тягне за собою накладення штрафу на водіїв транспортних засобів від тридцяти п'яти до сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, а на посадових осіб, громадян - суб'єктів підприємницької діяльності - від сорока до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Відхилення від визначеного маршруту руху автобуса або маршрутного таксомотора, незаїзд на автостанцію (автовокзал), якщо такий заїзд передбачений розкладом руху автобуса або маршрутного таксомотора, -

тягне за собою накладення штрафу на водіїв транспортних засобів від двох до п'яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Здійснення перевезень пасажирів таксі, в яких не встановлено або не працює таксометр, -

тягне за собою накладення штрафу від трьох до семи неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Відсутність візуальної або гучномовної інформації для пасажирів про відправлення, прибуття автобусів, вартість проїзду, правила надання послуг та пільги на пасажирському автотранспорті, відсутність візуальної інформації для пасажирів в автобусах і маршрутних таксомоторах, передбаченої Правилами надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, -

тягне за собою накладення штрафу на посадових осіб, громадян - суб'єктів підприємницької діяльності від десяти до двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Порушення встановленого режиму праці і відпочинку водіїв -

тягне за собою накладення штрафу на водіїв від сорока до сорока п'яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян і на посадових осіб, громадян - суб'єктів господарської діяльності - від шістдесяти до сімдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Безпідставна відмова від передбаченого законом пільгового перевезення громадян -

тягне за собою накладення штрафу на водіїв транспортних засобів, громадян - суб'єктів підприємницької діяльності від восьми до десяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Зберігання транспортних засобів, що використовуються для перевезення пасажирів на комерційній основі, поза встановленими місцями їх стоянки, -

тягне за собою накладення штрафу від п'ятдесяти до шістдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Перевезення пасажирів чи вантажів водієм, який не пройшов щозмінного передрейсового медичного огляду водіїв транспортних засобів, або перевезення без проведення передрейсового контролю технічного стану транспортних засобів -

тягне за собою накладення штрафу від тридцяти до сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Перевезення пасажирів автобусами в нічний час (з двадцять другої до шостої години), крім тих, що здійснюються на маршрутах загального користування в режимі регулярних пасажирських перевезень, а також тих, що здійснюються автобусами, обладнаними тахографами, -

тягне за собою накладення штрафу на водіїв від п'ятдесяти до вісімдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Повторне протягом року вчинення будь-якого з порушень, передбачених частинами першою, другою, шостою, восьмою або десятою цієї статті, за яке особу вже було піддано адміністративному стягненню, -

тягне за собою накладення штрафу від вісімдесяти до ста двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

**Стаття 133-2. Порушення умов і правил здійснення міжнародних автомобільних перевезень пасажирів і вантажів**

Здійснення внутрішніх автомобільних перевезень пасажирів і вантажів на території України транспортними засобами, зареєстрованими в інших державах, або міжнародних двосторонніх чи транзитних перевезень пасажирів і вантажів без відповідного дозволу, а також порушення особливих умов і правил, зазначених у ліцензії на здійснення міжнародних автомобільних перевезень пасажирів і вантажів, -

тягне за собою накладення штрафу на посадових осіб, громадян - суб'єктів підприємницької діяльності, водіїв транспортних засобів від двадцяти до ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

<...>

**Стаття 139. Пошкодження автомобільних доріг, вулиць, дорожніх споруд, залізничних переїздів і технічних засобів регулювання дорожнього руху, створення перешкод для руху та невжиття необхідних заходів щодо їх усунення**

Пошкодження автомобільних доріг, вулиць, дорожніх споруд, залізничних переїздів, трамвайних колій, технічних засобів регулювання дорожнього руху, самовільне знімання, закриття чи встановлення технічних засобів регулювання дорожнього руху, створення перешкод для дорожнього руху, в тому числі забруднення дорожнього покриття, або невжиття необхідних заходів щодо їх усунення та попередження інших учасників руху про небезпеку, що виникла, або невжиття посадовими особами, відповідальними за технічний стан, обладнання, експлуатацію транспортних засобів, утримання автомобільних доріг та вулиць, громадянами - суб'єктами господарської діяльності заходів щодо заборони руху підвідомчих технологічних транспортних засобів, сільськогосподарської техніки і машин на гусеничному ходу автомобільними дорогами і вулицями, покриття яких може бути пошкоджене, -

тягнуть за собою накладення штрафу на громадян від двадцяти до тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадські роботи на строк від тридцяти до сорока годин, і накладення штрафу на посадових осіб, відповідальних за технічний стан, обладнання, експлуатацію транспортних засобів, утримання автомобільних доріг та вулиць, громадян - суб'єктів господарської діяльності - від тридцяти до сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадські роботи на строк від тридцяти до сорока годин.

Порушення, передбачені частиною першою цієї статті, що спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажів чи іншого майна, -

тягнуть за собою накладення штрафу на громадян від тридцяти до сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадські роботи на строк від сорока до шістдесяти годин і накладення штрафу на посадових осіб, відповідальних за технічний стан, обладнання, експлуатацію транспортних засобів, утримання автомобільних доріг та вулиць, громадян - суб'єктів господарської діяльності - від сорока до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадські роботи на строк від сорока до шістдесяти годин.

**Стаття 140. Порушення правил, норм і стандартів при утриманні автомобільних доріг і вулиць, невжиття заходів щодо своєчасної заборони або обмеження руху чи позначення на автомобільних дорогах і вулицях місць провадження робіт**

Порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху при утриманні автомобільних доріг і вулиць, залізничних переїздів, інших дорожніх споруд, невжиття заходів щодо своєчасної заборони або обмеження руху при виникненні умов, які загрожують безпеці руху, або неприйняття своєчасних заходів до відновлення безпечних умов для руху -

тягнуть за собою накладення штрафу на посадових осіб від шістдесяти до вісімдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Порушення визначеного законодавством порядку погодження з Міністерством внутрішніх справ України: встановлення рекламоносіїв, технічних засобів організації дорожнього руху, проведення будь-яких робіт на автомобільних дорогах, вулицях, залізничних переїздах; розроблення проектної документації на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів та об'єктів дорожнього сервісу; здійснення пасажирських перевезень за встановленими маршрутами руху транспортних засобів загального користування -

тягне за собою накладення штрафу на громадян від двадцяти до двадцяти п'яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян і на посадових осіб, громадян - суб'єктів господарської діяльності - від тридцяти до сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Порушення нормативів щодо обладнання на автомобільних дорогах, вулицях, залізничних переїздах місць: провадження робіт, залишення дорожніх машин, будівельних матеріалів, конструкцій тощо, а так само неусунення після закінчення робіт перешкод і неприведення автомобільної дороги, вулиці, залізничного переїзду в стан, що гарантує безперешкодний і безпечний рух транспортних засобів та пішоходів, -

тягнуть за собою накладення штрафу на громадян від тридцяти до сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян і на посадових осіб, громадян - суб'єктів господарської діяльності - від сорока до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Порушення, передбачені частинами першою, другою або третьою цієї статті, що спричинили створення аварійної обстановки або пошкодження транспортних засобів, вантажів, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, -

тягнуть за собою накладення штрафу на громадян від сорока до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян і накладення штрафу на посадових осіб, громадян - суб'єктів господарської діяльності від п'ятдесяти до шістдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або адміністративний арешт на строк від п'яти до десяти діб.

**Стаття 141. Порушення правил охорони смуги відводу автомобільних шляхів**

Розорювання резервів, знімання дерну і виймання грунту, складування матеріалів і вантажів,

проведення будівельних, меліоративних, топографічних та інших робіт, будівництво споруд, підземних і надземних комунікацій у смузі відводу автомобільного шляху без погодження з шляховими організаціями, а також звалювання снігу і сміття у такій смузі, скидання каналізаційних, промислових, меліоративних і стічних вод у систему шляхового водовідводу -

тягнуть за собою попередження або накладення штрафу на громадян від одного до трьох неоподатковуваних мінімумів доходів громадян і попередження або накладення штрафу на посадових осіб - від трьох до семи неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

**Стаття 142. Порушення землекористувачами правил утримання ділянок, прилеглих до автомобільних шляхів**

Порушення землекористувачами правил утримання ділянок, прилеглих до смуги відводу автомобільних шляхів загальнодержавного, республіканського і місцевого значення, обов'язків по очищенню тротуарів, пішохідних доріжок у межах закріплених за ними ділянок, обладнанню і ремонту переїзних містків та їх очищенню, а також по утриманню у справному стані під'їздів до автомобільних шляхів загального користування -

тягне за собою попередження або накладення штрафу на громадян від одного до трьох неоподатковуваних мінімумів доходів громадян і попередження або накладення штрафу на посадових осіб - від трьох до семи неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

<...>

**Стаття 185. Злісна непокора законному розпорядженню або вимозі працівника міліції, члена громадського формування з охорони громадського порядку і державного кордону, військовослужбовця**

Злісна непокора законному розпорядженню або вимозі працівника міліції при виконанні ним службових обов'язків, а також вчинення таких же дій щодо члена громадського формування з охорони громадського порядку і державного кордону або військовослужбовця у зв'язку з їх участю в охороні громадського порядку -

тягне за собою накладення штрафу від восьми до п'ятнадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або громадські роботи на строк від сорока до шістдесяти годин, або виправні роботи на строк від одного до двох місяців з відрахуванням двадцяти процентів заробітку, або адміністративний арешт на строк до п'ятнадцяти діб.

<...>

**Стаття 185-3. Прояв неповаги до суду**

Неповага до суду, що виразилась у злісному ухиленні від явки в суд свідка, потерпілого, позивача, відповідача або в непідкоренні зазначених осіб та інших громадян розпорядженню головуючого чи в порушенні порядку під час судового засідання, а так само вчинення будь-ким дій, які свідчать про явну зневагу до суду або встановлених у суді правил, -

тягнуть за собою накладення штрафу від двадцяти до ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Злісне ухилення експерта, перекладача від явки в суд -

тягне за собою накладення штрафу від двадцяти до ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

**Стаття 185-4. Злісне ухилення свідка, потерпілого, експерта, перекладача від явки до органів досудового розслідування чи прокурора**

Злісне ухилення свідка, потерпілого, експерта, перекладача від явки до органів досудового розслідування чи прокурора -

тягне за собою накладення штрафу від трьох до восьми неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

**Стаття 185-6. Невжиття заходів щодо окремої ухвали суду чи окремої постанови судді або подання прокурора**

Залишення посадовою особою без розгляду окремої ухвали суду чи окремої постанови судді або невжиття заходів до усунення зазначених в них порушень закону, а так само несвоєчасна відповідь на окрему ухвалу суду чи окрему постанову судді -

тягнуть за собою накладення штрафу від двадцяти до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Залишення посадовою особою без розгляду подання прокурора, а так само несвоєчасна відповідь на подання -

тягне за собою накладення штрафу від двадцяти до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

**Стаття 185-7. Публічні заклики до невиконання вимог працівника міліції чи посадової особи Військової служби правопорядку у Збройних Силах України**

Публічні заклики в будь-якій формі до невиконання розпоряджень або вимог працівника міліції чи посадової особи Військової служби правопорядку у Збройних Силах України у зв'язку з виконанням ним обов'язків по охороні громадського порядку або поширення завідомо неправдивих відомостей з метою

провокації непокори законній вимозі працівника міліції, якщо ці дії призвели до порушення громадського порядку, -

тягнуть за собою накладення штрафу від десяти до двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправні роботи на строк від одного до двох місяців з відрахуванням двадцяти процентів заробітку.

**Стаття 185-8. Ухилення від виконання законних вимог прокурора**

Невиконання посадовою особою законних вимог прокурора -

тягне за собою накладення штрафу від двадцяти до сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Ухилення від прибуття за викликом в прокуратуру -

тягне за собою накладення штрафу на громадян від двадцяти до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, а на посадових осіб - від сорока до вісімдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

**Стаття 188-9. Невиконання законних вимог посадових осіб центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері стандартизації, метрології та сертифікації**

Невиконання законних вимог посадових осіб центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері стандартизації, метрології та сертифікації, щодо усунення порушень законодавства про стандартизацію, метрологію та сертифікацію або створення перешкод для їх діяльності, а також невиконання вимог приписів, пов'язаних з порушенням вимог стандартів, норм і правил щодо якості продукції, -

тягне за собою накладення штрафу від трьох до двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

**Стаття 188-13. Невиконання законних вимог державного виконавця**

Невиконання законних вимог державного виконавця щодо усунення порушень законодавства про виконавче провадження, несвоєчасне подання або неподання звітів про відрахування із заробітної плати та інших доходів боржника, неподання або подання недостовірних відомостей про доходи і майновий стан боржника, неповідомлення боржником про зміну місця проживання чи місцезнаходження або місця роботи (отримання доходів), а також неявка без поважних причин за викликом державного виконавця -

тягне за собою накладення штрафу від двадцяти до сімдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

**Стаття 188-28. Невиконання законних вимог посадових осіб відповідних підрозділів Міністерства внутрішніх справ України, що забезпечують безпеку дорожнього руху**

Невиконання законних вимог (приписів) посадових осіб відповідних підрозділів Міністерства внутрішніх справ України, що забезпечують безпеку дорожнього руху, щодо усунення порушень правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, -

тягне за собою накладення штрафу від п'ятнадцяти до двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

<...>

**Стаття 195-5. Незаконне зберігання спеціальних технічних засобів негласного отримання інформації**

Незаконне зберігання спеціальних технічних засобів негласного отримання інформації -

тягне за собою накладення штрафу на громадян від п'ятдесяти до ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з конфіскацією спеціальних технічних засобів для зняття інформації з каналів зв'язку, інших засобів негласного отримання інформації та на посадових осіб - від двохсот до п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з конфіскацією спеціальних технічних засобів для зняття інформації з каналів зв'язку, інших засобів негласного отримання інформації.

<...>

Стаття 203. Порушення іноземцями та особами без громадянства правил перебування в Україні і транзитного проїзду через територію України

Порушення іноземцями та особами без громадянства правил перебування в Україні, тобто проживання без документів на право проживання в Україні, за недійсними документами або документами, термін дії яких закінчився, або працевлаштування без відповідного дозволу на це, якщо необхідність такого дозволу передбачено законодавством України, або недодержання встановленого порядку пересування і зміни місця проживання, або ухилення від виїзду з України після закінчення відповідного терміну перебування, неприбуття без поважних причин до визначеного місця навчання або працевлаштування після в'їзду в Україну у визначений строк, а так само порушення правил транзитного проїзду через територію України, крім порушень, передбачених частиною другою цієї статті, - тягнуть за собою накладення штрафу від тридцяти до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Недодержання іноземцями та особами без громадянства встановленого порядку реєстрації або порушення встановленого терміну перебування в Україні, виявлені в пунктах пропуску через державний

кордон України, -

тягнуть за собою попередження або накладення штрафу від тридцяти до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Дія цієї статті не поширюється на випадки, коли іноземці чи особи без громадянства з наміром отримати притулок чи бути визнаними в Україні біженцями або особами, які потребують додаткового або тимчасового захисту, під час в'їзду в Україну незаконно перетнули державний кордон України і перебувають на території України протягом часу, необхідного для звернення із заявою про надання притулку чи заявою про визнання біженцем або особою, яка потребує додаткового захисту, відповідно до Закону України "Про біженців та осіб, які потребують додаткового або тимчасового захисту".

<...>

**Стаття 206. Порушення порядку надання іноземцям та особам без громадянства житла, транспортних засобів та сприяння в наданні інших послуг**

Надання громадянами іноземцям та особам без громадянства житла, транспортних засобів, сприяння їх незаконній реєстрації, оформленню документів на проживання чи навчання, прийняттю на роботу, а також надання інших послуг на порушення встановлених правил перебування іноземців та осіб без громадянства в Україні і правил транзитного проїзду їх через територію України, якщо ці дії безпосередньо не пов'язані із незаконним переправленням осіб через державний кордон України, -

тягнуть за собою накладення штрафу від трьохсот до п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

**Стаття 206-1. Незаконне перевезення іноземців та осіб без громадянства територією України**

Перевезення водіями іноземців та осіб без громадянства на порушення встановлених правил перебування іноземців та осіб без громадянства в Україні і транзитного проїзду їх через територію України, якщо ці дії безпосередньо не пов'язані із незаконним перетинанням осіб через державний кордон України, -

тягне за собою накладення штрафу від ста до двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Обладнання власниками або водіями транспортних засобів спеціально прихованими або замаскованими місцями, які використовуються для перевезення нелегальних мігрантів, -

тягне за собою накладення штрафу на власників транспортних засобів або посадових осіб підприємств, установ, організацій, відповідальних за технічний стан, обладнання, експлуатацію транспортних засобів, - від ста двадцяти до двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з конфіскацією транспортного засобу чи без такої і на водіїв - від ста двадцяти до двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Дії, передбачені частиною першою або другою цієї статті, якщо вони вчинені повторно або групою осіб, або щодо кількох іноземців та осіб без громадянства, а так само перевезення іноземців та осіб без громадянства в обладнаних власниками транспортних засобів або водіями спеціальних схованках для перевезення людей, -

тягнуть за собою накладення штрафу від ста сімдесяти до п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з конфіскацією транспортних засобів чи без такої.

<...>

**Стаття 245. Завдання провадження в справах про адміністративні правопорушення**

Завданнями провадження в справах про адміністративні правопорушення є: своєчасне, всебічне, повне і об'єктивне з'ясування обставин кожної справи, вирішення її в точній відповідності з законом, забезпечення виконання винесеної постанови, а також виявлення причин та умов, що сприяють вчиненню адміністративних правопорушень, запобігання правопорушенням, виховання громадян у дусі додержання законів, зміцнення законності.

**Стаття 246. Порядок провадження в справах про адміністративні правопорушення**

Порядок провадження в справах про адміністративні правопорушення в органах (посадовими особами), уповноважених розглядати справи про адміністративні правопорушення, визначається цим Кодексом та іншими законами України.

Порядок провадження в справах про адміністративні правопорушення в районних, районних у місті, міських чи міськрайонних судах визначається цим Кодексом та іншими законами України.

**Стаття 247. Обставини, що виключають провадження в справі про адміністративне правопорушення**

Провадження в справі про адміністративне правопорушення не може бути розпочато, а розпочате підлягає закриттю за таких обставин:

1) відсутність події і складу адміністративного правопорушення;

2) недосягнення особою на момент вчинення адміністративного правопорушення шістнадцятирічного віку;

3) неосудність особи, яка вчинила протиправну дію чи бездіяльність;

4) вчинення дії особою в стані крайньої необхідності або необхідної оборони;

5) видання акта амністії, якщо він усуває застосування адміністративного стягнення;

6) скасування акта, який встановлює адміністративну відповідальність;

7) закінчення на момент розгляду справи про адміністративне правопорушення строків, передбачених статтею 38 цього Кодексу;

8) наявність по тому самому факту щодо особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, постанови компетентного органу (посадової особи) про накладення адміністративного стягнення, або нескасованої постанови про закриття справи про адміністративне правопорушення, а також повідомлення про підозру особі у кримінальному провадженні по даному факту;

9) смерть особи, щодо якої було розпочато провадження в справі.

**Стаття 248. Розгляд справи про адміністративне правопорушення на засадах рівності громадян**

Розгляд справи про адміністративне правопорушення здійснюється на засадах рівності перед законом і органом (посадовою особою), який розглядає справу, всіх громадян незалежно від раси, кольору шкіри, політичних, релігійних та інших переконань, статі, етнічного та соціального походження, майнового стану, місця проживання, мови та інших

**Стаття 249. Відкритий розгляд справи про адміністративне правопорушення**

Справа про адміністративне правопорушення розглядається відкрито крім випадків, коли це суперечить інтересам охорони державної таємниці.

З метою підвищення виховної і запобіжної ролі провадження в справах про адміністративні правопорушення такі справи можуть розглядатися безпосередньо в трудових колективах, за місцем навчання або проживання порушника.

**Стаття 250. Прокурорський нагляд за виконанням законів при провадженні в справах про адміністративні правопорушення**

Прокурор, заступник прокурора, здійснюючи нагляд за додержанням і правильним застосуванням законів при провадженні в справах про адміністративне правопорушення має право: порушувати провадження в справі про адміністративне правопорушення; знайомитися з матеріалами справи; перевіряти законність дій органів (посадових осіб) при провадженні в справі; брати участь у розгляді справи; заявляти клопотання; давати висновки з питань, що виникають під час розгляду справи; перевіряти правильність застосування відповідними органами (посадовими особами) заходів впливу за адміністративні правопорушення; вносити подання, оскаржувати постанову і рішення по скарзі в справі про адміністративне правопорушення, а також вчиняти інші передбачені законом дії. <...>

**Стаття 251. Докази**

Доказами в справі про адміністративне правопорушення, є будь-які фактичні дані, на основі яких у визначеному законом порядку орган (посадова особа) встановлює наявність чи відсутність адміністративного правопорушення, винність даної особи в його вчиненні та інші обставини, що мають значення для правильного вирішення справи. Ці дані встановлюються протоколом про адміністративне правопорушення, поясненнями особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, потерпілих, свідків, висновком експерта, речовими доказами, показаннями технічних приладів та технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису чи засобів фото- і кінозйомки, відеозапису, які використовуються при нагляді за виконанням правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, протоколом про вилучення речей і документів, а також іншими документами.

**Стаття 252. Оцінка доказів**

Орган (посадова особа) оцінює докази за своїм внутрішнім переконанням, що грунтується на всебічному, повному і об'єктивному дослідженні всіх обставин справи в їх сукупності, керуючись законом і правосвідомістю.

**Стаття 253. Передача матеріалів прокурору, органу досудового розслідування**

Якщо при розгляді справи орган (посадова особа) прийде до висновку, що в порушенні є ознаки кримінального правопорушення, він передає матеріали прокурору або органу досудового розслідування.

**Стаття 254. Складення протоколу про адміністративне правопорушення**

Про вчинення адміністративного правопорушення складається протокол уповноваженими на те посадовою особою або представником громадської організації чи органу громадської самодіяльності.

Протокол про адміністративне правопорушення, у разі його оформлення, складається у двох екземплярах, один з яких під розписку вручається особі, яка притягається до адміністративної відповідальності.

<...>

**Стаття 256. Зміст протоколу про адміністративне правопорушення**

У протоколі про адміністративне правопорушення зазначаються: дата і місце його складення, посада, прізвище, ім'я, по батькові особи, яка склала протокол; відомості про особу, яка притягається до адміністративної відповідальності (у разі її виявлення); місце, час вчинення і суть адміністративного правопорушення; нормативний акт, який передбачає відповідальність за дане правопорушення;

прізвища, адреси свідків і потерпілих, якщо вони є; пояснення особи, яка притягається до адміністративної відповідальності; інші відомості, необхідні для вирішення справи. Якщо правопорушенням заподіяно матеріальну шкоду, про це також зазначається в протоколі.

Протокол підписується особою, яка його склала, і особою, яка притягається до адміністративної відповідальності; при наявності свідків і потерпілих протокол може бути підписано також і цими особами.

У разі відмови особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, від підписання протоколу, в ньому робиться запис про це. Особа, яка притягається до адміністративної відповідальності, має право подати пояснення і зауваження щодо змісту протоколу, які додаються до протоколу, а також викласти мотиви свого відмовлення від його підписання.

При складенні протоколу особі, яка притягається до адміністративної відповідальності, роз'яснюються його права і обов'язки, передбачені статтею 268 цього Кодексу, про що робиться відмітка у протоколі.

**Стаття 257. Надіслання протоколу**

Протокол надсилається органу (посадовій особі), уповноваженому розглядати справу про адміністративне правопорушення. <...>

**Стаття 258. Випадки, коли протокол про адміністративне правопорушення не складається**

<...>

Постанова у справі про адміністративне правопорушення складається у двох екземплярах, один з яких вручається особі, яка притягається до адміністративної відповідальності.

У разі виявлення адміністративного правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, зафіксованого за допомогою працюючих в автоматичному режимі спеціальних технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису чи засобів фото- і кінозйомки, відеозапису, протокол про адміністративне правопорушення не складається, а постанова у справі про адміністративне правопорушення виноситься без участі особи, яка притягається до адміністративної відповідальності. Копії постанови у справі про адміністративне правопорушення та матеріалів, зафіксованих за допомогою працюючих в автоматичному режимі спеціальних технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису чи засобів фото- і кінозйомки, відеозапису, надсилаються особі, яка притягається до адміністративної відповідальності, протягом трьох днів з дня винесення такої постанови.

**Стаття 259. Доставлення порушника**

З метою складення протоколу про адміністративне правопорушення в разі неможливості скласти його на місці вчинення правопорушення, якщо складення протоколу є обов'язковим, порушника може бути доставлено в міліцію <...>

При вчиненні порушень правил користування засобами транспорту, правил щодо охорони порядку і безпеки руху, правил спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на транспорті, правил пожежної безпеки, санітарно-гігієнічних і санітарно-протиепідемічних правил на транспорті порушника може бути доставлено уповноваженою на те особою в міліцію, якщо у нього немає документів, що посвідчують особу, і немає свідків, які б могли повідомити необхідні дані про нього<...> .

**Стаття 260. Заходи забезпечення провадження в справах про адміністративні правопорушенн**

У випадках, прямо передбачених законами України, з метою припинення адміністративних правопорушень, коли вичерпано інші заходи впливу, встановлення особи, складення протоколу про адміністративне правопорушення у разі неможливості складення його на місці вчинення правопорушення, якщо складення протоколу є обов'язковим, забезпечення своєчасного і правильного розгляду справ та виконання постанов по справах про адміністративні правопорушення допускаються адміністративне затримання особи, особистий огляд, огляд речей і вилучення речей та документів, у тому числі посвідчення водія, ліцензійної картки на транспортний засіб, тимчасове затримання транспортного засобу, відсторонення водіїв від керування транспортними засобами, річковими і маломірними суднами та огляд на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, а також щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції.

Порядок адміністративного затримання, особистого огляду, огляду речей і вилучення речей та документів, у тому числі посвідчення водія, ліцензійної картки на транспортний засіб, тимчасове затримання транспортного засобу, відсторонення водіїв від керування транспортними засобами, річковими і маломірними суднами та огляд на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, а також щодо вживання лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, з метою, передбаченою цією статтею, визначається цим Кодексом та іншими законами України.

Відшкодування шкоди, заподіяної громадянинові незаконним застосуванням заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення, проводиться в порядку, встановленому законом.

**Стаття 261. Адміністративне затримання**

Про адміністративне затримання складається протокол, в якому зазначаються: дата і місце його складення; посада, прізвище, ім'я та по батькові особи, яка склала протокол; відомості про особу

затриманого; час і мотиви затримання. Протокол підписується посадовою особою, яка його склала, і затриманим. У разі відмовлення затриманого від підписання протоколу в ньому робиться запис про це.

Про місце перебування особи, затриманої за вчинення адміністративного правопорушення, негайно повідомляються її родичі, а на її прохання також власник відповідного підприємства, установи, організації або уповноважений ним орган.

**Стаття 262. Органи (посадові особи), правомочні здійснювати адміністративне затримання**

Адміністративне затримання особи, яка вчинила адміністративне правопорушення, може провадитися лише органами (посадовими особами), уповноваженими на те законами України.

Адміністративне затримання провадиться:

1) органами внутрішніх справ - при вчиненні дрібного хуліганства, вчиненні насильства в сім'ї, порушення порядку організації і проведення зборів, мітингів, вуличних походів і демонстрацій, при поширюванні неправдивих чуток, вчиненні злісної непокори законному розпорядженню чи вимозі працівника міліції, члена громадського формування з охорони громадського порядку і державного кордону, а також військовослужбовця чи образи їх, публічних закликів до невиконання вимог працівника міліції, при прояві неповаги до суду, вчиненні незаконного доступу до інформації в автоматизованих системах, порушення правил про валютні операції, правил обігу наркотичних засобів або психотропних речовин, незаконного продажу товарів або інших предметів, дрібної спекуляції, торгівлі з рук у невстановлених місцях, при розпиванні спиртних напоїв у громадських місцях чи появі у громадських місцях у п'яному вигляді, що ображає людську гідність і громадську мораль, у випадках, коли є підстави вважати, що особа займається проституцією, при порушенні правил дорожнього руху, правил полювання, рибальства і охорони рибних запасів та інших порушень законодавства про охорону і використання тваринного світу, при порушенні правил перебування іноземців та осіб без громадянства в Україні і транзитного проїзду через територію України, а також в інших випадках, прямо передбачених законами України; <...>

**Стаття 263. Строки адміністративного затримання**

Адміністративне затримання особи, яка вчинила адміністративне правопорушення, може тривати не більш як три години <...>.

Осіб, які порушили правила обігу наркотичних засобів і психотропних речовин, може бути затримано на строк до трьох годин для складення протоколу, а в необхідних випадках для встановлення особи, проведення медичного огляду, з'ясування обставин придбання вилучених наркотичних засобів і психотропних речовин та їх дослідження - до трьох діб з повідомленням про це письмово прокурора протягом двадцяти чотирьох годин з моменту затримання.

**Стаття 264. Особистий огляд і огляд речей**

Особистий огляд може провадитись уповноваженими на те посадовими особами <...> органів внутрішніх справ, <...>

Особистий огляд може провадитись уповноваженою на те особою однієї статі з оглядуваним і в присутності двох понятих тієї ж статі. <...>

Огляд речей, ручної кладі, багажу, знарядь полювання і лову риби, добутої продукції, транспортних засобів та інших предметів здійснюється, як правило, у присутності особи, у власності (володінні) якої вони є. У невідкладних випадках зазначені речі, предмети може бути піддано оглядові з участю двох понятих під час відсутності власника (володільця).

Про особистий огляд, огляд речей складається протокол або про це робиться відповідний запис у протоколі про адміністративне правопорушення або в протоколі про адміністративне затримання.

**Стаття 265-1. Тимчасове вилучення посвідчення водія**

У разі наявності підстав вважати, що водієм вчинено порушення, за яке відповідно до цього Кодексу може бути накладено адміністративне стягнення у вигляді позбавлення права керування транспортними засобами, працівник відповідного підрозділу Міністерства внутрішніх справ України, що забезпечує безпеку дорожнього руху, тимчасово вилучає посвідчення водія до набрання законної сили постановою у справі про адміністративне правопорушення, але не більше ніж на три місяці з моменту такого вилучення, і видає тимчасовий дозвіл на право керування транспортними засобами. Про тимчасове вилучення посвідчення водія робиться запис у протоколі про адміністративне правопорушення.

Після закінчення тримісячного строку тимчасового вилучення посвідчення водія, у випадках, якщо судом не прийнято рішення щодо позбавлення водія права керування транспортним засобом або якщо справа про адміністративне правопорушення не розглянута у встановлений законом строк, особа має право звернутися за отриманням вилученого документа. Таке звернення особи є обов'язковим для його виконання незалежно від стадії вирішення справи про адміністративне правопорушення.

За подання такого звернення та повернення особі тимчасово вилученого посвідчення водія не може стягуватися плата.

Порядок тимчасового вилучення посвідчення водія визначається Кабінетом Міністрів України.

**Стаття 265-2. Тимчасове затримання транспортних засобів**

У разі наявності підстав вважати, що водієм вчинено порушення, передбачені частинами першою, другою, третьою, четвертою, шостою і сьомою статті 121, статтями 121-1, 122-5, 126, частинами першою, другою, третьою і четвертою статті 130, статтями 132-1, 206-1 цього Кодексу, працівник відповідного підрозділу Міністерства внутрішніх справ України, що забезпечує безпеку дорожнього руху, тимчасово затримує транспортний засіб шляхом блокування або доставляє його для зберігання на спеціальний майданчик чи стоянку (якщо розміщення затриманого транспортного засобу суттєво перешкоджає дорожньому руху), в тому числі за допомогою спеціального автомобіля - евакуатора. Про тимчасове затримання робиться відповідний запис у протоколі про адміністративне правопорушення.

Після тимчасового затримання транспортного засобу працівник відповідного підрозділу Міністерства внутрішніх справ України, що забезпечує безпеку дорожнього руху, зобов'язаний надати особі можливість повідомити про тимчасове затримання транспортного засобу та своє місцезнаходження іншу особу за власним вибором і вжити заходів щодо повернення автомобіля до місця постійної дислокації, а також забороняє експлуатацію транспортного засобу до усунення несправностей, виявлених у процесі його огляду, або до демонтажу спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв.

Транспортний засіб може бути тимчасово затриманий на строк до вирішення справи про адміністративне правопорушення, але не більше трьох днів з моменту такого затримання.

Після закінчення триденного строку тимчасового затримання транспортного засобу особа має право звернутися за отриманням тимчасово затриманого транспортного засобу. Таке звернення особи є обов'язковим для його виконання незалежно від стадії вирішення справи про адміністративне правопорушення.

За подання такого звернення та повернення особі тимчасово затриманого транспортного засобу не може стягуватися плата.

Порядок тимчасового затримання та зберігання транспортних засобів на спеціальних майданчиках та стоянках визначається Кабінетом Міністрів України.

**Стаття 265-3. Тимчасове вилучення ліцензійної картки на транспортний засіб**

У разі експлуатації транспортного засобу під час надання послуг з перевезення пасажирів або небезпечних вантажів без посвідчення водія відповідної категорії, а також направлення в рейс одного водія на автобусний маршрут протяжністю понад п'ятсот кілометрів при здійсненні пасажирських перевезень працівник відповідного підрозділу Міністерства внутрішніх справ України, що забезпечує безпеку дорожнього руху, тимчасово вилучає ліцензійну картку на транспортний засіб.

Про тимчасове вилучення ліцензійної картки на транспортний засіб складається відповідний акт. Порядок тимчасового вилучення ліцензійної картки на транспортний засіб визначається Кабінетом Міністрів України.

**Стаття 266. Відсторонення осіб від керування транспортними засобами, річковими і маломірними суднами та огляд на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції**

Особи, які керують транспортними засобами, річковими або маломірними суднами і щодо яких є підстави вважати, що вони перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, підлягають відстороненню від керування цими транспортними засобами, річковими або маломірними суднами та оглядові на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції.

Огляд водія (судноводія) на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують його увагу та швидкість реакції, проводиться з використанням спеціальних технічних засобів працівником міліції у присутності двох свідків.

У разі незгоди водія (судноводія) на проведення огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують його увагу та швидкість реакції, працівником міліції з використанням спеціальних технічних засобів або в разі незгоди з його результатами огляд проводиться в закладах охорони здоров'я. Перелік закладів охорони здоров'я, яким надається право проведення огляду особи на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують її увагу та швидкість реакції, затверджується управліннями охорони здоров'я місцевих державних адміністрацій. Проведення огляду осіб на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, в інших закладах забороняється.

Огляд осіб на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, здійснюється в закладах охорони здоров'я не пізніше двох годин з моменту встановлення підстав для його здійснення. Огляд у закладі охорони здоров'я та складення висновку за результатами огляду проводиться в присутності

працівника міліції. Кожний випадок огляду осіб на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, у закладі охорони здоров'я реєструється в порядку, визначеному спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади в галузі охорони здоров'я.

Огляд особи на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують її увагу та швидкість реакції, проведений з порушенням вимог цієї статті, вважається недійсним.

Направлення особи для огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують її увагу та швидкість реакції, і проведення такого огляду здійснюються в порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.

У разі відсторонення особи від керування транспортним засобом, річковим або маломірним судном можливість керування цим транспортним засобом, річковим або маломірним судном надається уповноваженій нею особі, яка має посвідчення водія (судноводія) відповідної категорії та може бути допущена до керування транспортним засобом, річковим або маломірним судном.

**Стаття 267. Оскарження заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення**

Адміністративне затримання, особистий огляд, огляд речей і вилучення речей та документів, у тому числі посвідчення водія, ліцензійної картки на транспортний засіб, тимчасове затримання транспортного засобу, відсторонення водіїв від керування транспортними засобами, річковими і маломірними суднами та огляд на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, а також щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, може бути оскаржено заінтересованою особою у вищестоящий орган (вищестоящій посадовій особі) відносно органу (посадової особи), який застосував ці заходи, прокуророві або до суду.

Оскарження заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення або внесення подання прокурора не зупиняє їх виконання.

**Стаття 268. Права особи, яка притягається до адміністративної відповідальності**

Особа, яка притягається до адміністративної відповідальності має право: знайомитися з матеріалами справи, давати пояснення, подавати докази, заявляти клопотання; при розгляді справи користуватися юридичною допомогою адвоката, іншого фахівця у галузі права, який за законом має право на надання правової допомоги особисто чи за дорученням юридичної особи, виступати рідною мовою і користуватися послугами перекладача, якщо не володіє мовою, якою ведеться провадження; оскаржити постанову по справі. Справа про адміністративне правопорушення розглядається в присутності особи, яка притягається до адміністративної відповідальності. Під час відсутності цієї особи справу може бути розглянуто лише у випадках, коли є дані про своєчасне її сповіщення про місце і час розгляду справи і якщо від неї не надійшло клопотання про відкладення розгляду справи.

При розгляді справ про адміністративні правопорушення, передбачені частиною першою статті 44, статтями 51, 146, 160, 172-4 - 172-9, 173, частиною третьою статті 178, статтями 185, 1851, статтями 185-7, 187 цього Кодексу, присутність особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, є обов'язковою. У разі ухилення від явки на виклик органу внутрішніх справ або судді районного, районного у місті, міського чи міськрайонного суду цю особу може бути органом внутрішніх справ (міліцією) піддано приводу.

Законами України може бути передбачено й інші випадки, коли явка особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, в орган (до посадової особи), який вирішує справу, є обов'язковою.

**Стаття 269. Потерпілий**

Потерпілим є особа, якій адміністративним правопорушенням заподіяно моральну, фізичну або майнову шкоду.

Потерпілий має право знайомитися з матеріалами справи, заявляти клопотання, при розгляді справи користуватися правовою допомогою адвоката, іншого фахівця у галузі права, який за законом має право на надання правової допомоги особисто чи за дорученням юридичної особи, оскаржувати постанову по справі про адміністративне правопорушення.

Потерпілого може бути опитано як свідка відповідно до статті 272 цього Кодексу.

**Стаття 270. Законні представники та представники**

Інтереси особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, і потерпілого, які є неповнолітніми або особами, що через свої фізичні або психічні вади не можуть самі здійснювати свої права у справах про адміністративні правопорушення, мають право представляти їх законні представники (батьки, усиновителі, опікуни, піклувальники).

Інтереси потерпілого може представляти представник - адвокат, інший фахівець у галузі права, який за законом має право на надання правової допомоги особисто чи за дорученням юридичної особи.

Законні представники та представники мають право знайомитися з матеріалами справи; заявляти клопотання; від імені особи, інтереси якої вони представляють, приносити скарги на рішення органу

(посадової особи), який розглядає справу.

Повноваження адвоката як представника потерпілого посвідчуються документами, зазначеними у частині другій статті 271 цього Кодексу.

**Стаття 271. Захисник**

У розгляді справи про адміністративне правопорушення можуть брати участь адвокат, інший фахівець у галузі права, який за законом має право на надання правової допомоги особисто чи за дорученням юридичної особи. Ці особи мають право знайомитися з матеріалами справи; заявляти клопотання; за дорученням особи, яка його запросила, від її імені подавати скарги на рішення органу (посадової особи), який розглядає справу, а також мають інші права, передбачені законами України.

Повноваження адвоката на участь у розгляді справи підтверджуються довіреністю на ведення справи, посвідченою нотаріусом або посадовою особою, якій відповідно до закону надано право посвідчувати довіреності, або ордером чи дорученням органу (установи), уповноваженого законом на надання безоплатної правової допомоги, або договором про надання правової допомоги. До ордера обов'язково додається витяг з договору, в якому зазначаються повноваження адвоката або обмеження його прав на вчинення окремих дій як захисника. Витяг засвідчується підписами сторін.

Якщо особа є суб'єктом права на безоплатну вторинну правову допомогу, у розгляді справи про адміністративне правопорушення може брати участь адвокат, який призначений Центром з надання безоплатної вторинної правової допомоги. Зазначений адвокат має права, передбачені частиною першою цієї статті та іншими законами.

Повноваження адвоката, призначеного Центром з надання безоплатної вторинної правової допомоги, підтверджуються дорученням, що видається Центром з надання безоплатної вторинної правової допомоги.

**Стаття 272. Свідок**

Як свідок у справі про адміністративне правопорушення може бути викликана кожна особа, про яку є дані, що їй відомі які-небудь обставини, що підлягають установленню по даній справі.

На виклик органу (посадової особи), у провадженні якого перебуває справа, свідок зобов'язаний з'явитися в зазначений час, дати правдиві пояснення, повідомити все відоме йому по справі і відповісти на поставлені запитання.

**Стаття 273. Експерт**

Експерт призначається органом (посадовою особою), у провадженні якого перебуває справа про адміністративне правопорушення, у разі коли виникає потреба в спеціальних знаннях, у тому числі для визначення розміру майнової шкоди, заподіяної адміністративним правопорушенням, а також суми грошей, одержаних внаслідок вчинення адміністративного правопорушення, які підлягатимуть конфіскації.

Експерт зобов'язаний з'явитися на виклик органу (посадової особи) і дати об'єктивний висновок у поставлених перед ним питаннях.

Експерт має право знайомитися з матеріалами справи, що стосуються предмета експертизи, заявляти клопотання про надання йому додаткових матеріалів, необхідних для дачі висновку; з дозволу органу (посадової особи), в провадженні якого перебуває справа про адміністративне правопорушення, ставити особі, яка притягається до відповідальності, потерпілому, свідкам запитання, що стосуються предмета експертизи; бути присутнім при розгляді справи.

**Стаття 274. Перекладач**

Перекладач призначається органом (посадовою особою), в провадженні якого перебуває справа про адміністративне правопорушення.

Перекладач зобов'язаний з'явитися на виклик органу (посадової особи) і зробити повно й точно доручений йому переклад.

<...>

**Стаття 276. Місце розгляду справи про адміністративне правопорушення**

Справа про адміністративне правопорушення розглядається за місцем його вчинення.

Справи про адміністративні правопорушення, передбачені статтями 80, 81, 121 - 126, 127-1 - 129, частинами першою, другою, третьою і четвертою статті 130 і статтею 139 (коли правопорушення вчинено водієм) цього Кодексу, можуть також розглядатися за місцем обліку транспортних засобів або за місцем проживання порушників.

Справи про адміністративні правопорушення, передбачені статтями 177 і 178 цього Кодексу, розглядаються за місцем їх вчинення або за місцем проживання порушника.

Адміністративними комісіями справи про адміністративні правопорушення розглядаються за місцем проживання порушника.

Законами України може бути передбачено й інше місце розгляду справи про адміністративне правопорушення.

**Стаття 277. Строки розгляду справ про адміністративні правопорушення**

Справа про адміністративне правопорушення розглядається у п'ятнадцятиденний строк з дня одержання органом (посадовою особою), правомочним розглядати справу, протоколу про адміністративне правопорушення та інших матеріалів справи.

**Стаття 277-2. Повідомлення про розгляд справи**

Повістка особі, яка притягається до адміністративної відповідальності, вручається не пізніш як за три доби до дня розгляду справи в суді, в якій зазначаються дата і місце розгляду справи.

Інші особи, які беруть участь у провадженні по справі про адміністративні правопорушення, повідомляються про день розгляду справи в той же строк.

**Стаття 278. Підготовка до розгляду справи про адміністративне правопорушення**

Орган (посадова особа) при підготовці до розгляду справи про адміністративне правопорушення вирішує такі питання:

1) чи належить до його компетенції розгляд даної справи;

2) чи правильно складено протокол та інші матеріали справи про адміністративне правопорушення;

3) чи сповіщено осіб, які беруть участь у розгляді справи, про час і місце її розгляду;

4) чи витребувано необхідні додаткові матеріали;

5) чи підлягають задоволенню клопотання особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, потерпілого, їх законних представників і адвоката.

**Стаття 279. Порядок розгляду справи про адміністративне правопорушення**

Розгляд справи розпочинається з оголошення складу колегіального органу або представлення посадової особи, яка розглядає дану справу.

Головуючий на засіданні колегіального органу або посадова особа, що розглядає справу, оголошує, яка справа підлягає розгляду, хто притягається до адміністративної відповідальності, роз'яснює особам, які беруть участь у розгляді справи, їх права і обов'язки. Після цього оголошується протокол про адміністративне правопорушення. На засіданні заслуховуються особи, які беруть участь у розгляді справи, досліджуються докази і вирішуються клопотання. У разі участі в розгляді справи прокурора заслуховується його висновок.

**Стаття 280. Обставини, що підлягають з'ясуванню при розгляді справи про адміністративне правопорушення**

Орган (посадова особа) при розгляді справи про адміністративне правопорушення зобов'язаний з'ясувати: чи було вчинено адміністративне правопорушення, чи винна дана особа в його вчиненні, чи підлягає вона адміністративній відповідальності, чи є обставини, що пом'якшують і обтяжують відповідальність, чи заподіяно майнову шкоду, чи є підстави для передачі матеріалів про адміністративне правопорушення на розгляд громадської організації, трудового колективу, а також з'ясувати інші обставини, що мають значення для правильного вирішення справи.

<...>

**Стаття 282. Пропозиції про усунення причин та умов, що сприяли вчиненню адміністративних правопорушень**

Орган (посадова особа), який розглядає справу, встановивши причини та умови, що сприяли вчиненню адміністративного правопорушення, вносить у відповідний державний орган чи орган місцевого самоврядування, громадську організацію або посадовій особі пропозиції про вжиття заходів щодо усунення цих причин та умов. Про вжиті заходи протягом місяця з дня надходження пропозиції повинно бути повідомлено орган (посадову особу), який вніс пропозицію.

**Стаття 283. Зміст постанови по справі про адміністративне правопорушення**

Розглянувши справу про адміністративне правопорушення, орган (посадова особа) виносить постанову по справі. <...>

Постанова повинна містити: найменування органу (посадової особи), який виніс постанову, дату розгляду справи; відомості про особу, щодо якої розглядається справа; опис обставин, установлених при розгляді справи; зазначення нормативного акта, який передбачає відповідальність за дане адміністративне правопорушення; прийняте по справі рішення. <...>

Постанова по справі повинна містити вирішення питання про вилучені речі і документи, а також вказівку про порядок і строк її оскарження.

Постанова по справі про адміністративне правопорушення підписується посадовою особою, яка розглянула справу, <...>

**Стаття 284. Види постанов по справі про адміністративнеправопорушення**

По справі про адміністративне правопорушення, орган (посадова особа) виносить одну з таких постанов:

1) про накладення адміністративного стягнення;

2) про застосування заходів впливу, передбачених статтею 24-1 цього Кодексу;

3) про закриття справи.

Постанова про закриття справи виноситься при оголошенні усного зауваження, передачі матеріалів на розгляд громадської організації чи трудового колективу або передачі їх прокурору, органу досудового розслідування, а також при наявності обставин, передбачених статтею 247 цього Кодексу.

**Стаття 285. Оголошення постанови по справі про адміністративне правопорушення і вручення копії постанови**

Постанова оголошується негайно після закінчення розгляду справи. Копія постанови протягом трьох днів вручається або висилається особі, щодо якої її винесено.

Копія постанови в той же строк вручається або висилається потерпілому на його прохання.

Копія постанови вручається під розписку. У разі якщо копія постанови висилається, про це робиться відповідна відмітка у справі.

У випадках, передбачених статтею 258 цього Кодексу, копія постанови уповноваженої посадової особи у справі про адміністративне правопорушення вручається особі, щодо якої її винесено, на місці вчинення правопорушення.

<...>

**Стаття 287. Право оскарження постанови по справі про адміністративне правопорушення**

Постанову по справі про адміністративне правопорушення може бути оскаржено прокурором, особою, щодо якої її винесено, а також потерпілим.

<...>

Стаття 307. Строки і порядок виконання постанови про накладення штрафу

Штраф має бути сплачений порушником не пізніш як через п'ятнадцять днів з дня вручення йому постанови про накладення штрафу, а в разі оскарження або внесення на неї подання прокурора такої постанови - не пізніш як через п'ятнадцять днів з дня повідомлення про залишення скарги або подання без задоволення.

У разі відсутності самостійного заробітку в осіб віком від шістнадцяти до вісімнадцяти років, які вчинили адміністративне правопорушення, штраф стягується з батьків або осіб, які їх замінюють.

Штраф, накладений за вчинення адміністративного правопорушення, вноситься порушником в установу банку України, за винятком штрафу, що стягується на місці вчинення правопорушення, якщо інше не встановлено законодавством України.

Стаття 308. Примусове виконання постанови про стягнення штрафу

У разі несплати правопорушником штрафу у строк, установлений частиною першою статті 307 цього Кодексу, постанова про накладення штрафу надсилається для примусового виконання до відділу державної виконавчої служби за місцем проживання порушника, роботи або за місцезнаходженням його майна в порядку, встановленому законом.

У порядку примусового виконання постанови про стягнення штрафу за вчинення адміністративного правопорушення з правопорушника стягується:

подвійний розмір штрафу, визначеного у відповідній статті цього Кодексу та зазначеного у постанові про стягнення штрафу;

витрати на облік зазначених правопорушень. Розмір витрат на облік правопорушень визначається Кабінетом Міністрів України.

<...>

**Стаття 310. Закінчення провадження по виконанню постанови про накладення штрафу**

Постанова про накладення штрафу, за якою стягнення штрафу проведено повністю, з відміткою про виконання повертається органові (посадовій особі), який виніс постанову.

Стаття 317. Органи, що виконують постанову про позбавлення спеціального права

Постанова про позбавлення права керування транспортними засобами виконується посадовими особами органів внутрішніх справ, зазначеними у пунктах 2 і 3 частини другої статті 222 цього Кодексу <...>.

Стаття 318. Порядок виконання постанови про позбавлення права керування транспортним засобом, річковим або маломірним судном

У разі винесення постанови про позбавлення права керування транспортним засобом, річковим або маломірним судном вилучене посвідчення водія (свідоцтво, диплом) особі, щодо якої застосовано даний захід адміністративного стягнення, не повертається.

Дія виданого замість вилученого посвідчення водія (свідоцтва, диплома) тимчасового дозволу на право керування транспортним засобом, річковим або маломірним судном продовжується до закінчення строку, встановленого для подання скарги, або до прийняття рішення по скарзі.

Якщо в результаті розгляду скарги буде прийнято рішення про скасування постанови і закриття справи або про заміну позбавлення права керування транспортним засобом, річковим або маломірним судном іншим заходом стягнення (пункти 3 і 4 частини першої статті 293 цього Кодексу), вилучене посвідчення водія (свідоцтво, диплом) повертається особі, у якої його було вилучено.

<...>

**Стаття 321. Обчислення строків позбавлення спеціального права**

Водії транспортних засобів, судноводії і особи, що порушили правила полювання, вважаються позбавленими спеціального права з дня винесення постанови про позбавлення цього права. Якщо зазначені особи, які позбавлені спеціального права, ухиляються від здачі документа, що посвідчує це право, то строк позбавлення їх спеціального права обчислюється з дня здачі або вилучення такого документа.

Після закінчення призначеного строку позбавлення спеціального права особі, щодо якої застосовано даний захід адміністративного стягнення, повертаються в установленому порядку вилучені в неї документи. Вилучене посвідчення водія транспортного засобу повертається особі, яку було позбавлено права керування транспортними засобами, після успішного складання нею у відповідному підрозділі Міністерства внутрішніх справ України, що забезпечує безпеку дорожнього руху, іспитів для отримання права керування.

**КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ**
**ПОСТАНОВА**
від 17 грудня 2008 р. № 1102

## ПОРЯДОК

**тимчасового затримання та зберігання транспортних засобів на спеціальних майданчиках і стоянках**

1. Цей Порядок визначає процедуру тимчасового затримання, зберігання транспортних засобів на спеціальних майданчиках і стоянках та їх повернення.

2. Тимчасове затримання транспортного засобу уповноваженою особою Державтоінспекції проводиться у випадках, передбачених статтею 265-2 Кодексу України про адміністративні правопорушення, зокрема у разі, коли неможливо усунути причину затримання на місці виявлення адміністративного правопорушення, і передбачає примусове припинення використання такого транспортного засобу шляхом його блокування за допомогою технічних пристроїв або доставлення на спеціальний майданчик чи стоянку, якщо транспортний засіб створює значні перешкоди дорожньому руху.

У разі виявлення транспортного засобу боржника, оголошеного в розшук відповідно до статті 40 Закону України "Про виконавче провадження", уповноважена особа Державтоінспекції негайно тимчасово затримує такий транспортний засіб та доставляє на спеціальний майданчик чи стоянку.

Уповноваженим особам Державтоінспекції забороняється брати участь у здійсненні блокування або евакуації транспортних засобів у випадках, не передбачених законом.

3. Доставлення транспортного засобу на спеціальний майданчик чи стоянку здійснюється за допомогою спеціальних автомобілів - евакуаторів (далі - евакуатор), у тому числі тих, що належать підприємствам, установам та організаціям, які провадять діяльність, пов'язану з транспортуванням транспортних засобів, і з якими Державтоінспекцією укладені в установленому порядку договори.

4. Для доставлення транспортного засобу на спеціальний майданчик чи стоянку уповноважена особа Державтоінспекції викликає евакуатор через чергового по підрозділу Державтоінспекції.

Після прибуття евакуатора уповноважена особа Державтоінспекції робить у присутності двох свідків і представника підприємства, установи або організації, яким належить евакуатор, запис у протоколі про адміністративне правопорушення про тимчасове затримання транспортного засобу із зазначенням:

1) дати, часу, місця порушення і підстави для тимчасового затримання та доставлення транспортного засобу на спеціальний майданчик чи стоянку;

2) посади, місця роботи, прізвища, імені та по батькові особи, яка приймає рішення про тимчасове затримання і доставлення транспортного засобу на спеціальний майданчик чи стоянку;

3) типу, марки, державного реєстраційного номера, переліку візуальних недоліків та пошкоджень транспортного засобу, що тимчасово затримується і доставляється на спеціальний майданчик чи стоянку;

4) найменування, місцезнаходження та номера телефону підприємства, установи або організації, які доставляють транспортний засіб на спеціальний майданчик чи стоянку, державного реєстраційного номера евакуатора;

5) адреси місця зберігання транспортного засобу;

6) посади, прізвища, імені та по батькові особи, яка виконує роботи з доставлення транспортного

засобу на спеціальний майданчик чи стоянку.

У разі виявлення транспортного засобу боржника, оголошеного в розшук відповідно до статті 40 Закону України "Про виконавче провадження", у присутності двох свідків і представника підприємства, установи або організації, який доставляє транспортний засіб на спеціальний майданчик чи стоянку, складається акт огляду та тимчасового затримання транспортного засобу із зазначенням:

дати, часу, місця виявлення транспортного засобу і підстави для тимчасового затримання та доставлення транспортного засобу на спеціальний майданчик чи стоянку;

посади, місця роботи, прізвища, імені та по батькові особи, яка приймає рішення про тимчасове затримання і доставлення транспортного засобу на спеціальний майданчик чи стоянку;

типу, марки, державного реєстраційного номера, переліку недоліків і пошкоджень транспортного засобу, що тимчасово затримується і доставляється на спеціальний майданчик чи стоянку, які можливо встановити під час візуального огляду такого засобу;

найменування, місцезнаходження та номера телефону підприємства, установи або організації, які доставляють транспортний засіб на спеціальний майданчик чи стоянку, державного реєстраційного номера евакуатора;

адреси місця зберігання транспортного засобу;

посади, прізвища, імені та по батькові особи, яка виконує роботи з доставлення транспортного засобу на спеціальний майданчик чи стоянку.

Зазначений акт підписують присутні під час його складання особи.

До протоколу і акта огляду та тимчасового затримання транспортного засобу за можливості додаються фотографія транспортного засобу, що підлягає тимчасовому затриманню, і перелік речей, які перебувають в ньому.

Протокол підписують особа, яка прийняла рішення про тимчасове затримання транспортного засобу, особа, що виконує роботи з доставлення такого засобу на спеціальний майданчик чи стоянку, два свідки, а також водій і страховий комісар в разі їх присутності.

5. У разі коли доставити транспортний засіб на спеціальний майданчик чи стоянку неможливо, уповноважена особа Державтоінспекції проводить його затримання шляхом блокування з дотриманням, умов безпеки дорожнього руху.

6. У разі відсутності водія, транспортний засіб якого заблоковано, уповноважена особа Державтоінспекції залишає під його склоочисниками повідомлення про необхідність прибуття такого водія до територіального підрозділу Державтоінспекції для оформлення протоколу про адміністративне правопорушення.

Форма повідомлення про тимчасове затримання транспортного засобу шляхом його блокування затверджується МВС.

7. Розблокування транспортного засобу здійснюється уповноваженими особами Державтоінспекції після складення протоколу про адміністративне правопорушення.

8. Про місце зберігання тимчасово затриманого транспортного засобу уповноважена особа Державтоінспекції повідомляє водієві під час складання протоколу про адміністративне правопорушення, а за його відсутності - черговій частині територіального органу внутрішніх справ. Про тимчасове затримання транспортного засобу боржника уповноважена особа органу Державтоінспекції повідомляє державному виконавцю протягом трьох діб.

9. У разі коли водій з'являється на місці правопорушення в момент виконання робіт із завантаження транспортного засобу, уповноважена особа Державтоінспекції не проводить тимчасове затримання транспортного засобу, а оформляє протокол про адміністративне правопорушення. При цьому правопорушення повинно бути усунуте протягом максимально короткого строку.

У такому разі фактично виконані підприємством, установою або організацією, які провадять діяльність, пов'язану із транспортуванням транспортних засобів, роботи не оплачуються.

10. Транспортний засіб може бути тимчасово затриманий на строк до вирішення справи про адміністративне правопорушення, але не більш як на три дні з дати такого затримання.

Строк затримання транспортного засобу обчислюється з моменту складення протоколу про адміністративне правопорушення або акта огляду та тимчасового затримання транспортного засобу, а строк зберігання - з моменту доставлення транспортного засобу на спеціальний майданчик чи стоянку.

11. Водій, власник (співвласник) тимчасово затриманого транспортного засобу, крім транспортного засобу боржника, що перебуває на спеціальному майданчику чи стоянці, має право доступу до нього в присутності особи, відповідальної за зберігання такого транспортного засобу.

12. Повернення тимчасово затриманого транспортного засобу, який зберігається на спеціальному майданчику чи стоянці, здійснюється за письмовим зверненням його водія, власника (співвласника) за умови оплати ним витрат, пов'язаних з транспортуванням та зберіганням такого транспортного засобу, та пред'явлення відповідного протоколу про адміністративне правопорушення.

Повернення тимчасово затриманого транспортного засобу боржника, який зберігається на спеціальному майданчику чи стоянці, здійснюється за вимогою державного виконавця.

13. За транспортування і зберігання транспортного засобу на спеціальному майданчику чи стоянці Державтоінспекції справляється плата у встановленому спільним наказом МВС, Мінфіну та Мінекономіки розмірі.

14. На спеціальному майданчику і стоянці ведеться в установленому МВС порядку облік прийняття і видачі тимчасово затриманих транспортних засобів.

15. Спори, пов'язані із шкодою, що заподіяна тимчасово затриманому транспортному засобу і майну, яке перебуває в ньому, під час транспортування або зберігання на спеціальному майданчику чи стоянці, розв'язуються в установленому законодавством порядку.

## КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

## П О С Т А Н О В А

від 18 січня 2001 р. № 30

## ПРАВИЛА

**проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами**

### Загальні положення

1. Ці Правила встановлюють єдині вимоги до проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів з вантажем або без нього автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами.

Якщо міжнародним договором України встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені цими Правилами, застосовуються правила міжнародного договору.

2. Транспортний засіб чи автопоїзд з вантажем або без вантажу вважається великогабаритним, якщо його габарити перевищують хоча б один з параметрів, зазначених у пункті 22.5 Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 31 грудня 1993 р. № 1094.

3. Транспортний засіб чи автопоїзд з вантажем або без вантажу вважається великовагови м, якщо максимальна маса або осьова маса перевищує хоча б один з параметрів, зазначених у пункті 22.5 Правил дорожнього руху.

### Умови і режим проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів

4. Рух великовагових та великогабаритних транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами здійснюється на підставі дозволу на участь у дорожньому русі транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні (далі - дозвіл), виданим перевізникові Державтоінспекцією, або документа про внесення плати за проїзд таких транспортних засобів.

Дозвіл оформлюється підрозділами Державтоінспекції на підставі погоджувальних документів з власниками вулично-дорожньої мережі, залізничних переїздів, мостового господарства, служб міського електротранспорту, електромереж, електрифікації, електрозв'язку, в яких визначаються умови і режим проїзду зазначених транспортних засобів.

Допускається перевишення вагових параметрів порівняно з визначеними у пункті 22.5 Правил дорожнього руху на 2 відсотки (величина похибки) без оформлення відповідного дозволу та внесення плати за проїзд.".

5. Рух транспортних засобів та їх составів загальною масою до 40 тонн включно, якщо вони не є великогабаритними і контейнеровозів загальною масою до 46 тонн включно та заввишки від поверхні дороги до 4,35 метра включно (на встановлених Укравтодором, Укртрансінспекцією і департаментом Державтоінспекції МВС маршрутах, які погоджено з організаціями, зазначеними в пунктах 9-13 цих Правил), здійснюється без дозволу.

Відомості про маршрути руху зазначених транспортних засобів оприлюднюються Укравтодором та МВС в газеті "Урядовий кур'єр".

6. Дозвіл видається:

департаментом Державтоінспекції МВС - у разі виїзду за межі України або в'їзду на територію

України виключно великогабаритними транспортними засобами;

департаментом Державтоінспекції МВС або управліннями (відділами) Державтоінспекції головних управлінь (управлінь) МВС в Автономній Республіці Крим, областях, мм. Києві та Севастополі - якщо маршрут пролягає в межах Автономної Республіки Крим, області, між областями або між Автономною Республікою Крим, мм. Києвом і Севастополем та іншими адміністративно-територіальними одиницями;

міськими або районними підрозділами Державтоінспекції - якщо маршрут проходить у межах міста, району.

7. Дозвіл видається на одноразовий проїзд великогабаритного та великовагового транспортного засобу. У разі здійснення постійних проїздів по одному маршруту тим самим транспортним засобом дозвіл може видаватися на кілька проїздів, але не більше ніж на три місяці.

8. Дозвіл на проїзд великогабаритних транспортних засобів автомобільними дорогами та вулицями не видається або дія дозволу припиняється, якщо на таких дорогах і вулицях може виникнути підвищена небезпека для учасників дорожнього руху або транспортні затори.

**Порядок погодження маршрутів**

9. У разі коли маршрут великогабаритних та великовагових транспортних засобів (далі - маршрут) проходить автомобільними дорогами загального користування кількох областей та Автономної Республіки Крим, перевізник зобов'язаний погодити його з Укравтодором або уповноваженими ним підприємствами. Якщо маршрут не виходить за межі однієї області чи Автономної Республіки Крим, він погоджується з відповідним підприємством Укравтодору в області чи Автономній Республіці Крим.

10. Якщо маршрут проходить вулицями населених пунктів, перевізник погоджує його з власниками автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів або уповноваженими ними організаціями, які відповідають за експлуатаційне утримання цих доріг, вулиць та залізничних переїздів.

11. У разі коли висота великогабаритного транспортного засобу з вантажем або без нього від поверхні дороги становить більш як 4,5 метра, маршрут додатково погоджується із службами міського електротранспорту, електромережі, електрифікації, електрозв'язку, мостового господарства.

12. Якщо габарити великогабаритного транспортного засобу перевищують за шириною 5 метрів, за довжиною 26 метрів, за висотою 4,5 метра, а загальна маса великовагового транспортного засобу перевищує 52 тонни, маршрут, який проходить через залізничні переїзди, додатково погоджується з дистанцією колії залізниці (державна власність) або власниками переїздів (інші форми власності) чи уповноваженими ними організаціями. Для забезпечення пропуску таких транспортних засобів через залізничні переїзди перевізники повинні подати заявку начальникові дистанції колії або власникам переїздів чи уповноваженим ними організаціям не пізніше ніж за 24 години до моменту перетину залізничної колії.

13. Якщо загальна маса великовагового транспортного засобу перевищує 60 тонн, власник автомобільних доріг чи вулиць або уповноважена ним організація, яка відповідає за їх експлуатаційне утримання, приймає рішення про проведення (за рахунок замовника) спеціального обстеження або/і випробування будівель, споруд і мереж на маршруті та у разі потреби про укріплення штучних споруд спеціалізованими організаціями, які мають відповідну ліцензію на його проведення.

**Вимоги до водіїв, обладнання великогабаритних та великовагових транспортних засобів і розміщення вантажів**

14. Водії великогабаритних та великовагових транспортних засобів зобов'язані:

дотримуватися зазначеного у дозволі маршруту;

вживати необхідних заходів для безперешкодного та безпечного проїзду зустрічних транспортних засобів;

періодично зупинятися у зручних місцях з метою надання можливості для обгону транспортними засобами, що рухаються позаду;

не створювати перешкод для руху інших транспортних засобів.

15. Водіям великогабаритних та великовагових транспортних засобів забороняється:

- здійснювати обгін транспортних засобів, що рухаються з швидкістю 30 км/год і більше;
- буксирувати інші транспортні засоби;
- рухатися в умовах туману, ожеледиці, снігопаду та в інших умовах недостатньої видимості;
- рухатися узбіччям дороги;
- зупинятися поза спеціально визначеними стоянками за межами земляного полотна дороги.

16. Технічний стан великогабаритних та великовагових транспортних засобів та їх обладнання повинні відповідати Правилам дорожнього руху, інструкціям заводів-виробників та цим Правилам.

Автомобілі-тягачі повинні бути обладнані пристроями, які у разі виходу з ладу з'єднувальних з причепом гальмових магістралей забезпечували б зупинку автопоїзда аварійною гальмовою системою. При цьому робоча гальмова система автомобіля-тягача повинна бути справною.

17. Великогабаритні та великовагові транспортні засоби повинні бути укомплектовані таким обладнанням:

не менш як двома противідкотними упорами для додаткової фіксації коліс автомобіля-тягача та кожного з причепів у разі вимушеної зупинки;

знаком "Об'їзд перешкоди з лівого боку" та знаком "Об'їзд перешкоди з правого боку" діаметром по 600 міліметрів кожний, виготовленими із світловідбивного матеріалу відповідно до вимог стандартів;

восьмома конусами з горизонтальними світловідбивними смугами білого та червоного кольору, розташованими почергово (висота конусів - 600 міліметрів, ширина білих та червоних смуг - 150 міліметрів);

жорстким буксиром;

миготливим ліхтарем червоного кольору або знаком аварійної зупинки;

комплектом ланцюгів протиковзання (в період з 1 жовтня до 1 квітня);

жилетом оранжевого кольору із світловідбивними елементами;

не менш як одним проблисковим маячком оранжевого кольору з автономним живленням, використання якого узгоджується з підрозділом Державтоінспекції.

18. Проблисковий маячок оранжевого кольору встановлюється на транспортному засобі чи на вантажі згідно із вимогами стандартів. Кріплення маячка повинне бути надійним (з урахуванням усіх режимів руху і гальмування) і забезпечувати вільне його бачення усіма учасниками руху.

Дозвіл, що видається перевізнику Державтоінспекцією, одночасно є дозволом на встановлення та використання проблискового маячка оранжевого кольору на великогабаритних та великовагових транспортних засобах та на автомобілі прикриття із зазначенням його марки та державного реєстраційного номера на термін дії дозволу.

19. Кабіна великогабаритного транспортного засобу повинна бути обладнана не менш як двома дзеркалами заднього виду, розташованими з лівого і правого боку кабіни, на зворотному боці яких нанесені почергово під кутом 45 градусів світловідбивні смуги білого та червоного кольору. Дзеркала мають забезпечувати достатній огляд у горизонтальній і вертикальній площині з урахуванням габаритів вантажу, що перевозиться, під час руху як на прямій, так і на кривій ділянці автомобільної дороги. Дзеркала заднього виду кріпляться з допомогою пристроїв, які б забезпечували їх відхилення вперед чи назад під зусиллям 20 - 25 кгс, спрямованим паралельно поздовжній осі транспортного засобу.

20. На великогабаритному та великоваговому транспортному засобі встановлюється розпізнавальний знак обмеження швидкості руху, яка визначається підрозділом Державтоінспекції або технічною характеристикою цього транспортного засобу.

21. Вантаж, який виступає за габарити транспортного засобу попереду чи позаду більш як на 1 метр або з боків більш як на 0,4 метра від його переднього чи заднього габаритного ліхтаря, позначається сигнальними щитками "Негабаритний вантаж" розміром 400 х 400 міліметрів з нанесеними на них по діагоналі почергово світловідбивними смугами завширшки 50 міліметрів білого і червоного кольору, які встановлюються попереду та позаду вантажу, а також ліхтарями: попереду - білого і позаду - червоного кольору (не менше ніж по два), з боків - оранжевого кольору (не менше ніж по чотири з кожного боку), які розміщуються на крайніх зовнішніх частинах негабаритного вантажу.

22. На великогабаритному транспортному засобі, довжина якого з вантажем або без нього перевищує 22 метри, позаду встановлюється розпізнавальний знак "Довгомірний транспортний засіб". В умовах недостатньої видимості такий транспортний засіб додатково обладнується ліхтарями: попереду - білого і позаду - червоного кольору (не менше ніж по два), з боків - оранжевого кольору (не менше ніж по три з кожного боку).

23. Кріплення і розміщення негабаритного вантажу на транспортному засобі повинне бути надійним та відповідати таким вимогам:

- забезпечувати стійкість вантажу на транспортному засобі та його збереження;
- не порушувати стійкості транспортного засобу і не утруднювати керування ним;
- не обмежувати водієві оглядовість.

24. Маса вантажу і навантаження на осі не повинні перевищувати параметрів, визначених технічною характеристикою транспортного засобу, який перевозить негабаритний вантаж.

**Вимоги до організації проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів**

25. Забороняється проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів без дозволу, зазначеного у пункті 4 цих Правил, або документа, який підтверджує внесення плати за проїзд, що повинні знаходитися у водія і пред'являтися на вимогу уповноважених осіб.

26. Необхідність супроводу великогабаритного та великовагового транспортного засобу патрульним автомобілем Державтоінспекції чи автомобілем прикриття визначається підрозділом Державтоінспекції під час видачі дозволу.

27. Супровід автомобілем прикриття обов'язковий у разі, коли ширина великогабаритного транспортного засобу перевищує 3,5 чи довжина 24 метри.

Під час супроводу автомобіль прикриття обладнується з додержанням вимог стандартів проблисковим маячком оранжевого кольору, ввімкнення якого не дає переваги в русі, а є тільки допоміжним засобом інформації для інших учасників руху. На автомобілі прикриття встановлюється дорожній знак "Об'їзд перешкоди з лівого боку", який повинен відповідати вимогам стандартів.

28. Супровід патрульним автомобілем Державтоінспекції обов'язковий у разі, коли ширина великогабаритного транспортного засобу перевищує 3,75 чи довжина 30 метрів або він під час руху хоча б частково займатиме смугу зустрічного руху.

На патрульних автомобілях Державтоінспекції під час супроводу повинні бути постійно увімкнені проблискові маячки синього кольору та фари ближнього світла.

29. Проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів повинен здійснюватися в період найменшої інтенсивності руху. У світлий час доби їх проїзд здійснюється з постійно ввімкненими фарами ближнього світла та проблисковим маячком оранжевого кольору.

30. У дозволі може бути обмежено максимальну швидкість руху великогабаритних та великовагових транспортних засобів на всьому маршруті або на окремих його ділянках залежно від дорожніх умов, габаритів, маси та особливостей вантажу, що перевозиться.

**Порядок отримання дозволу**

31. Видача дозволу та подання документів, необхідних для його отримання, переоформлення, видачі дубліката та анулювання, здійснюються через дозвільний центр.

Для отримання дозволу перевізник або уповноважена ним особа подає дозвільному центру:

заяву, в якій зазначаються заплановані строки проїзду транспортного засобу, маршрут руху, геометричні (висота, ширина, довжина) і вагові (загальна вага, осьові навантаження) параметри транспортного засобу, інформація про вантаж, найменування, адреса, телефон перевізника та прізвище відповідальної за перевезення особи;

копії погоджувальних документів з власниками вулично-дорожньої мережі, залізничних переїздів, мостового господарства, служб міського електротранспорту, електромереж, електрифікації, електрозв'язку щодо проїзду автотранспорту;

документ, що підтверджує внесення плати за оформлення дозволу.

32. За оформлення дозволу справляється плата, розмір якої визначається законодавством у сфері надання адміністративних послуг.

33. Переоформлення, видача дубліката та анулювання дозволу здійснюється на безоплатній основі.

34. Рішення про видачу або відмову у видачі дозволу приймається підрозділами Державтоінспекції в десятиденний строк.

35. Підставою для відмови у видачі дозволу є:

подання перевізником не у повному обсязі документів, необхідних для одержання дозволу;

виявлення в документах, поданих перевізником, недостовірних відомостей.

У разі відмови у видачі дозволу, плата за його оформлення повертається.

36. Підставою для переоформлення дозволу є:

зміна найменування перевізника, а у разі коли перевізником є фізична особа - підприємець, - прізвища, імені, по батькові;

зміна місцезнаходження перевізника;

зміни в маршруті руху транспортного засобу, вагові або габаритні параметри якого перевищують нормативні;

заміна транспортного засобу або водія, що здійснює перевезення вантажу.

37. Підставою для видачі дубліката дозволу є його втрата або пошкодження.

38. Підставою для анулювання дозволу є:

звернення перевізника із заявою про анулювання дозволу;

припинення юридичної особи перевізника;

припинення підприємницької діяльності фізичної особи - підприємця;

встановлення факту зазначення в заяві та документах, що додаються до неї, недостовірної інформації;

настання надзвичайної ситуації (несприятливі погодні умови, землетруси, дорожньо-транспортні пригоди, техногенні аварії, страйки, провадження виробничої діяльності на вулично-дорожній мережі тощо), що створюють загрозу безпеці дорожнього руху за маршрутом руху, визначеним у дозволі.".

**КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ**

**П О С Т А Н О В А**
від 27 червня 2007 р. № 879

# ПОРЯДОК
## здійснення габаритно-вагового контролю та справляння плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові та/або габаритні параметри яких перевищують нормативні

### Загальні питання

1. Цей Порядок визначає механізм здійснення габаритно-вагового контролю великовагових та/або великогабаритних транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів (далі - великовагові та/або великогабаритні транспорті засоби), що використовуються на автомобільних дорогах загального користування.

2. Терміни, що вживаються у цьому Порядку, мають таке значення:

1) автоматичний зважувальний пункт - технічні засоби автоматичного визначення вагових та інших параметрів транспортного засобу з одночасною його фотофіксацією та ідентифікацією за державним реєстраційним номером;

2) вимірювання (зважування) - процес визначення за допомогою вимірювального (зважувального) обладнання габаритно-вагових параметрів фактичної маси та навантаження на вісь (осі) транспортного засобу, що проводяться згідно з методикою, затвердженою спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади у сфері метрології;

3) великовагові та великогабаритні транспортні засоби - транспортні засоби, вагові та/або габаритні параметри яких перевищують нормативні навантаження на вісь (осі) та загальна маса або габарити яких перевищують один з параметрів, що зазначені у пункті 22.5 Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306. При цьому транспортний засіб не може вважатися великоваговим та/або великогабаритним, якщо його параметри не перевищують нормативи більш як на 2 відсотки;

4) габаритно-ваговий контроль - контроль за проїздом великовагових та/або великогабаритних транспортних засобів автомобільними дорогами загального користування, який включає перевірку відповідності габаритно-вагових параметрів таких транспортних засобів установленим законодавством параметрам і нормам, наявності дозволу на рух за визначеними маршрутами, а також дотримання визначених у дозволі умов та режиму руху транспортних засобів;

5) дозвіл на рух - єдиний уніфікований документ, що видається уповноваженим органом відповідно до Правил проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 18 січня 2001 р. № 30 "Про проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами" (Офіційний вісник України, 2001 р., № 3, ст. 75), після внесення в установлених порядку і розмірі плати за проїзд таких транспортних засобів автомобільними дорогами загального користування, в якому визначаються умови експлуатації транспортних засобів протягом певного часу за встановленим маршрутом і який дає право на проїзд за таких умов;

5-1) документальний габаритно-ваговий контроль - визначення загальної маси транспортного засобу шляхом додавання власної маси транспортного засобу та маси вантажу;

6) вимірювальне і зважувальне обладнання - технічні засоби, які застосовуються під час визначення габаритно-вагових параметрів транспортних засобів і мають нормовані метрологічні характеристики;

7) місце здійснення габаритно-вагового контролю - спеціально облаштоване місце розташування стаціонарних або пересувних пунктів габаритно-вагового контролю;

8) стаціонарний пункт габаритно-вагового контролю (далі - стаціонарний пункт) - позначене відповідними дорожніми знаками та розташоване поблизу проїзної частини дороги відокремлене місце для здійснення контролю навантаження на вісь (осі) транспортних засобів, загальна маса та/або габарити яких перевищують установлені параметри, де розташовані спеціальні службові приміщення, споруди з вимірювальним і зважувальним обладнанням, а також майданчики для зберігання вантажів та стоянки транспортних засобів;

9) пересувний пункт габаритно-вагового контролю (далі - пересувний пункт) - спеціальний транспортний засіб, обладнаний вимірювальною і зважувальною технікою для здійснення контролю.

Ділянка дороги на відстані 100 метрів до пересувного пункту, 50 метрів за пересувним пунктом та узбіччя дороги за напрямком руху, де розташовано пункт, вважаються його межами. Місце здійснення габаритно-вагового контролю позначається відповідними тимчасовими дорожніми знаками;

10) попередній габаритно-ваговий контроль - визначення параметрів великовагового та/або великогабаритного транспортного засобу для встановлення наявності перевищення нормативів на стаціонарних пунктах;

11) точний габаритно-ваговий контроль - визначення габаритновагових параметрів транспортного засобу на стаціонарному або пересувному пункті;

12) повторне вимірювання і зважування - будь-яке наступне вимірювання транспортного засобу, що перебуває в межах одного стаціонарного або пересувного пункту габаритно-вагового контролю, з часу в'їзду такого транспортного засобу на територію пункту до виїзду з неї. Не є повторним вимірювання, яке проводиться через технічні перебої в роботі вимірювального і зважувального обладнання, що не суперечить вимогам затвердженої спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади у сфері метрології методики;

13) погодження маршруту великовагових та великогабаритних транспортних засобів - документ, що видається дорожніми, комунальними, залізничними та іншими підприємствами і організаціями, який підтверджує можливість безпечного проїзду маршрутом. Погодження маршруту великовагових та великогабаритних транспортних засобів є підставою для видачі дозволу на рух.

Інші терміни вживаються у значенні, наведеному у Правилах дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306.

3. Габаритно-ваговий контроль транспортних засобів на автомобільних дорогах загального користування здійснюється Укртрансінспекцією, її територіальними органами та відповідними підрозділами МВС, що забезпечують безпеку дорожнього руху.

4. Робота пунктів габаритно-вагового контролю в частині організації та проведення робіт із зважування транспортних засобів забезпечується службами автомобільних доріг в Автономній Республіці Крим, областях та м. Севастополі і підприємствами, визначеними в установленому законодавством порядку.

5. Укравтодор здійснює фінансування робіт з утримання, обслуговування та забезпечення функціонування пунктів габаритно-вагового контролю на підставі кошторису, який щороку складається та затверджується Укравтодором, за рахунок коштів спеціального фонду державного бюджету, передбачених для будівництва, реконструкції, ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування.

6. Габаритно-ваговий контроль, крім документального, здійснюється виключно в пунктах габаритно-вагового контролю посадовими особами та/або працівниками відповідних органів.

Вимоги до контрольно-вимірювального обладнання та пунктів габаритно-вагового контролю

7. Місце розташування стаціонарного пункту та схема організації дорожнього руху під час під'їзду до пункту та виїзду з нього визначаються Укртрансінспекцією та її територіальними органами і погоджуються з власниками автомобільних доріг та відповідними підрозділами МВС, що забезпечують безпеку дорожнього руху.

8. У темну пору доби місце здійснення габаритно-вагового контролю повинне бути освітленим.

9. У стаціонарних пунктах, розташованих на автомобільних дорогах загального користування, встановлюється цілодобовий режим роботи. Режим роботи стаціонарних пунктів, розташованих у морських, річкових портах, вантажних терміналах, місцях формування вантажопотоків, відповідає режиму роботи таких об'єктів.

10. Місце заїзду до зони стаціонарного пункту та місце виїзду з неї облаштовуються перехідно-швидкісними смугами, параметри яких відповідають визначеним для даної категорії дороги, а також стоянками для транспортних засобів, вагові та/або габаритні параметри яких перевищують нормативні.

11. Режим роботи пересувного пункту встановлюється Укртрансінспекцією за погодженням з відповідним підрозділом МВС, що забезпечує безпеку дорожнього руху. Забороняється експлуатація пересувних пунктів у темну пору доби, крім випадків, коли такий пункт розташовано на освітлених ділянках автомобільних доріг, у морських, річкових портах, вантажних терміналах, місцях формування вантажопотоків.

12. Вимірювальне і зважувальне обладнання для здійснення габаритно-вагового контролю повинне утримуватись у робочому стані; періодично проводиться повірка (метрологічна атестація) такого обладнання з подальшим клеймуванням (пломбуванням) та видачею відповідного свідоцтва спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади у сфері метрології.

13. Під час здійснення габаритно-вагового контролю не допускається використання вимірювального і зважувального обладнання, періодична повірка (метрологічна атестація) якого не

проведена, а також обладнання, що перебуває у несправному стані.

14. Вимоги до облаштування та технічного оснащення пунктів габаритно-вагового контролю визначаються Мінінфраструктури.

### Вимоги до габаритно-вагового контролю

15. Контроль за наявністю у водіїв великовагових та великогабаритних транспортних засобів дозволу на рух здійснюють відповідні підрозділи МВС, що забезпечують безпеку дорожнього руху, та територіальні органи Укртрансінспекції, які здійснюють габаритно-ваговий контроль.

16. Габаритно-ваговий контроль на стаціонарних пунктах включає документальний, попередній та/або точний контроль, на пересувних - документальний, точний контроль.

17. У разі виявлення під час здійснення попереднього габаритно-вагового контролю на стаціонарних або автоматичних зважувальних пунктах факту перевищення установлених габаритно-вагових параметрів здійснюється точний габаритно-ваговий контроль.

18. За результатами точного габаритно-вагового контролю на стаціонарному або пересувному пункті водієві транспортного засобу видається довідка результатів здійснення контролю із зазначенням часу і місця його проведення, а на запит водія - міжнародний сертифікат зважування вантажних транспортних засобів, якщо пункт габаритно-вагового контролю уповноважений видавати такі сертифікати.

19. Під час проведення габаритно-вагового контролю Укртрансінспекція або її територіальні органи керуються методикою, затвердженою Мінекономрозвитку.

20. За результатами точного та/або документального габаритно-вагового контролю посадові особи та/або працівники Укртрансінспекції або її територіальних органів визначають належність транспортного засобу до великовагових та/або великогабаритних.

Водії під час перебування в зоні стаціонарного або пересувного пункту габаритно-вагового контролю повинні виконувати законні вимоги посадових осіб та/або працівників Укртрансінспекції, її територіальних органів та відповідного підрозділу МВС, що забезпечує безпеку дорожнього руху.

21. У разі виявлення факту перевищення хоча б одного вагового та/або габаритного нормативного параметра більш як на 2 відсотки подальший рух транспортного засобу забороняється до внесення плати за його проїзд автомобільними дорогами загального користування (далі - плата за проїзд). Плата за проїзд великовагового та/або великогабаритного транспортного засобу, що рухався без відповідного дозволу, здійснюється у подвійному розмірі за пройдену частину маршруту по території України.

У разі здійснення руху з порушенням умов, визначених у дозволі на рух, подвійний розмір застосовується в частині перевищення фактичних показників над показниками, визначеними у дозволі, за пройдену частину маршруту.

Довідка про здійснення габаритно-вагового контролю та/або сертифікат зважування, або документ щодо внесення плати за проїзд є чинними протягом усього маршруту.

У разі наявності підозри щодо перевищення нормативних габаритно-вагових параметрів транспортного засобу, працівники пунктів габаритно-вагового контролю проводять його повторне зважування.

22. У разі виявлення на стаціонарних або пересувних чи автоматичних зважувальних пунктах порушення правил проїзду великовагових та/або великогабаритних транспортних засобів такий транспортний засіб тимчасово затримується згідно із статтею 265-2 Кодексу України про адміністративні правопорушення.

23. Власник великовагового та/або великогабаритного транспортного засобу або уповноважена ним особа має право привести габаритно-вагові параметри транспортного засобу у відповідність з установленими нормативами шляхом часткового розвантаження, перевантаження на інший транспортний засіб або у будь-який інший спосіб.

24. Після приведення габаритно-вагових параметрів транспортного засобу у відповідність з установленими нормативами і внесення плати за проїзд такий засіб спрямовується для здійснення повторного габаритно-вагового контролю. Якщо під час здійснення повторного габаритно-вагового контролю фактів перевищення габаритно-вагових параметрів не виявлено, транспортний засіб може продовжити подальший рух.

25. У разі відмови водія транспортного засобу від проходження габаритно-вагового контролю посадові особи та/або працівники Укртрансінспекції або її територіальних органів складають акт за формою, встановленою Мінінфраструктури, з оперативним повідомленням відповідного підрозділу МВС, що забезпечує безпеку дорожнього руху.

### Плата за проїзд автомобільними дорогами загального користування великовагових та/або великогабаритних транспортних засобів

26. Кошти, стягнені за проїзд автомобільними дорогами загального користування великовагових

та/або великогабаритних транспортних засобів, спрямовуються в установленому порядку до державного бюджету.

27. Плата за проїзд автомобільними дорогами загального користування справляється з транспортних засобів вітчизняних та іноземних власників, у тому числі тих, що визначені у статті 5 Закону України "Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску через державний кордон України", справляється у разі виявлення факту перевищення їх фактичних параметрів над параметрами, які враховувалися під час встановлення розміру єдиного збору в пунктах пропуску через державний кордон, де відсутні вагові комплекси, та з транспортних засобів, які виїжджають за межі України і на які в установленому порядку не отримано дозвіл на рух або не внесено плату за проїзд.

Плата за проїзд справляється в національній валюті за офіційним курсом гривні, встановленим Національним банком на день проведення розрахунку.

28. Плата за проїзд автомобільними дорогами загального користування великовагового та/або великогабаритного транспортного засобу вноситься перевізником за затвердженими ставками виходячи з вагових та/або габаритних параметрів транспортного засобу, протяжності маршруту, кількості перевезень.

Перевізник має право на відшкодування вантажовідправником чи замовником коштів, внесених у рахунок плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування великовагового та/або великогабаритного транспортного засобу.

Погодження маршруту видається після внесення в установленому розмірі плати за проїзд. У разі прийняття рішення про відмову перевізника від проїзду за погодженим маршрутом внесена плата за проїзд не повертається.

29. Плата за проїзд великовагових та/або великогабаритних транспортних засобів, що використовуються для перевезення вантажів з метою запобігання чи ліквідації надзвичайних ситуацій або наслідків стихійного лиха за узгодженими маршрутами, не стягується.

30. Плата за проїзд великовагового та/або великогабаритного транспортного засобу справляється за встановленими ставками залежно від маси такого транспортного засобу, навантаження на вісь (осі), габаритів та протяжності маршруту за формулою

П = (Рзм + Рнв + Рг) х В,

де П - розмір плати за проїзд;

Рзм - розмір плати за перевищення загальної маси транспортного засобу за 1 кілометр проїзду;

Рнв - розмір плати за перевищення навантаження на вісь (осі) (за одиничну + за здвоєну + за строєну) транспортного засобу за 1 кілометр проїзду;

Рг - розмір плати за перевищення габаритів (за висоту + за ширину + за довжину) транспортного засобу за 1 кілометр проїзду;

В - відстань перевезення, кілометрів.

Осі вважаються здвоєними або строєними, якщо відстань між зближеними (суміжними) осями не перевищує 2,5 метра.

31. При визначенні розміру плати за проїзд транспортних засобів з осьовим сполученням більше трьох береться до рахунку схема, що спричиняє більші руйнування доріг з комбінацій одно-, двох- та трьохосьових сполучень, а найбільша сума навантаження на суміжні осі припадає на максимальну колісну формулу.

Для строєних осей з одиночними шинами плата за перевищення допустимих навантажень на вісь (осі) збільшується у два рази.

31-1. Якщо рух здійснюється без відповідного дозволу або внесення плати за проїзд великовагового та/або великогабаритного транспортного засобу, така плата визначається за пройдену частину маршруту по території України або за частину, яку перевізник має намір проїхати, у разі перевищення нормативу хоча б одного вагового або габаритного параметру:

до 10 відсотків - у подвійному розмірі;

на 10-40 відсотків - у потрійному розмірі;

більше як на 40 відсотків - у п'ятикратному розмірі.

У разі перевищення кількох нормативів вагових або габаритних параметрів плата за проїзд визначається виходячи з параметру з найбільшим перевищенням.

Перевізник зобов'язаний протягом 30 календарних днів з моменту визначення плати внести її та повідомити про це відповідний територіальний орган Укртрансінспекції.

Погодження маршруту та видача дозволу на рух

32. Перевізник, який має намір використовувати великоваговий та/або великогабаритний транспортний засіб, зобов'язаний не пізніше ніж за три доби звернутися до уповноважених

Укравтодором підприємств із заявою про видачу погодження маршруту. Дозвіл на рух великовагового та/або великогабаритного транспортного засобу видається відповідним підрозділом МВС, що забезпечує безпеку дорожнього руху, після надання погодження маршруту.

У заяві про видачу погодження маршруту повинні міститися відомості про характер і категорію вантажу, загальну масу навантаження на вісь (осі), габарити, технічну характеристику великовагового та/або великогабаритного транспортного засобу, строк перевезення і маршрут. У разі коли під час здійснення габаритно-вагового контролю встановлено, що транспортний засіб є великоваговим та/або великогабаритним, до заяви додаються довідка про здійснення габаритно-вагового контролю та документи, на підставі яких встановлюється маршрут проїзду такого транспортного засобу з часу завантаження до часу здійснення габаритно-вагового контролю.

33. З метою забезпечення безпеки руху і збереження автомобільної дороги під час розроблення маршруту великовагового та/або великогабаритного транспортного засобу беруться до уваги стан дорожнього покриття, сезонні природно-кліматичні фактори, несуча спроможність і габарити штучних споруд.

34. У разі затримки або відміни руху великовагового та/або великогабаритного транспортного засобу з будь-яких причин (погодно-кліматичні умови, несправність транспортного засобу тощо) перевізник не менш як за добу до дати початку перевезення, визначеної у погодженні маршруту такого засобу, звертається до відповідних підрозділів МВС, що забезпечують безпеку дорожнього руху, та уповноважених Укравтодором підприємств, якими було надано погодження маршруту та дозвіл, щодо перенесення строку. За відсутності такого звернення або у разі пропущення встановленого для звернення строку вважається, що великоваговий та/або великогабаритний транспортний засіб здійснив проїзд, погодження використане, а плата за проїзд сплачена і не підлягає поверненню.

35. Рух великовагових та/або великогабаритних транспортних засобів може бути тимчасово обмежено або заборонено у разі настання погодно-кліматичних умов, за яких експлуатація таких транспортних засобів може призвести до значного пошкодження автомобільних доріг або негативно позначитися на безпеці руху. Можуть також встановлюватися сезонні обмеження на рух великовагових та/або великогабаритних транспортних засобів за певними маршрутами чи на окремих ділянках автомобільних доріг за такими маршрутами, про що Укравтодор повинен своєчасно інформувати перевізників через засоби масової інформації або шляхом розміщення відповідної інформації на визначеній веб-сторінці в Інтернет.

Обмеження або заборона руху в денну пору доби за температури повітря вище +28 С° поширюється на транспортні засоби фактичною масою понад 24 тонни і навантаженням на вісь 7 тонн.

36. Послуги з розроблення оптимального маршруту великовагового та/або великогабаритного транспортного засобу, проекту перевезення, проведення обстеження маршруту, дослідження стану дорожнього покриття, інженерних споруд на маршруті, а також проведення у разі потреби робіт з укріплення, підсилення автомобільних доріг та інженерних споруд за маршрутом оплачуються перевізником або уповноваженою ним особою відповідно до договорів, укладених з виконавцями таких робіт. Вартість зазначених послуг може бути включена до вартості перевезень.

## Відповідальність учасників відносин у сфері габаритно-вагового контролю

37. Учасники відносин у сфері габаритно-вагового контролю несуть відповідальність згідно із законодавством.

38. Про випадки невиконання водієм транспортного засобу законних вимог посадових осіб та/або працівників Укртрансінспекції та її територіальних органів щодо зупинки транспортного засобу для проведення габаритно-вагового контролю Укртрансінспекція або її територіальний орган, що здійснює габаритно-ваговий контроль, оперативно повідомляє відповідним підрозділам МВС, що забезпечують безпеку дорожнього руху.

39. Відповідальність за збереження великовагових та/або великогабаритних транспортних засобів, рух яких заборонено, за весь час з моменту заборони руху до його відновлення несе перевізник, а в разі перевезення вантажу - вантажовідправник.

40. Відповідальність за збитки, завдані власникові великовагового та/або великогабаритного транспортного засобу чи вантажу, а також третім особам у зв'язку із забороною руху внаслідок невідповідності фактичної ваги вантажу даним, зазначеним у товарно-транспортній документації, несе вантажовідправник.

41. Дії або бездіяльність учасників відносин у сфері габаритно-вагового контролю можуть бути оскаржені в установленому порядку.

42. Забороняється перевезення вантажів у контейнерах, які завантажені з порушенням Міжнародної конвенції щодо безпечних контейнерів.

СТАВКИ

плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові та/або габаритні параметри яких перевищують нормативні

| Вид транспортного засобу | Параметри | Ставка плати за кожен кілометр відстані, євро |
|---|---|---|
| 1. Великовагові транспортні засоби (за загальну масу) | від 38 до 40 тонн включно | 0,02 |
| | від 40 до 44 тонн включно | 0,1 |
| | від 44 до 52 тонн включно | 0,2 |
| | від 52 до 60 тонн включно | 0,27 |
| | понад 60 тонн за кожні наступні 10 тонн | 0,78 |
| 2. Великовагові транспортні засоби з перевищенням допустимих осьових навантажень | до 5 відсотків включно | 0,05 |
| | від 5 до 10 відсотків включно | 0,1 |
| | від 10 до 20 відсотків включно | 0,27 |
| | понад 20 відсотків за кожні наступні 5 відсотків | 0,15 |
| 3. Великогабаритні транспортні засоби з перевищенням установленої ширини, висоти, довжини | за кожний параметр | 0,03 |

ЗАТВЕРДЖЕНО
постановою Кабінету Міністрів України
від 27 червня 2007 р. № 879

# ПОРЯДОК
## тимчасового обмеження або заборони руху транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів на окремих ділянках автомобільних доріг загального користування

### Загальна частина

1. Цей Порядок визначає дії підрозділів МВС, підпорядкованих Укравтодору служб автомобільних доріг в Автономній Республіці Крим, областях та м. Севастополі або уповноважених ним підприємств та організацій (далі - дорожні підприємства), Укртрансінспекції або її територіальних органів у разі виникнення на окремих ділянках автомобільних доріг загального користування умов, що створюють загрозу безпеці дорожнього руху або можуть призвести до пошкодження та руйнування автомобільних доріг.

2. Умовами, за яких створюється загроза безпеці дорожнього руху або можуть бути пошкоджені та зруйновані автомобільні дороги (далі - небезпечні умови), є:

- природні явища (повінь, каменепад, землетрус, зсув ґрунту, селеві потоки тощо);
- несприятливі погодні умови (ожеледь, ожеледиця, сильний снігопад, вітер, який спричиняє утворення снігових переметів на проїзній частині, спека тощо);
- перезволоження ґрунту, внаслідок якого конструкція земляного полотна дороги втрачає несучу здатність;
- підвищена температура повітря, внаслідок якої конструкція дорожнього одягу під впливом динамічних навантажень може різко втрачати несучу здатність;
- деформація покриття (колійність, осідання тощо), земляного полотна, елементів штучних споруд;
- затори в дорожньому русі;
- дорожньо-транспортні пригоди.

3. Обмеження або заборона руху на окремих ділянках автомобільних доріг загального користування (далі - ділянки автомобільних доріг) встановлюються відповідно до Законів України "Про дорожній рух" та "Про міліцію".

### Дії підрозділів МВС і дорожніх підприємств у разі виникнення небезпечних умов на ділянках автомобільних доріг

4. У разі надходження інформації про виникнення небезпечних умов на ділянці автомобільної дороги відповідні підрозділи МВС, що забезпечують безпеку дорожнього руху, і дорожні підприємства, що обслуговують зазначену ділянку, вживають заходів для перевірки інформації, повідомляють відповідні підрозділи МВС, що забезпечують безпеку дорожнього руху, в Автономній Республіці Крим, областях та м. Севастополі, відповідні територіальні органи Укртрансінспекції та служби автомобільних доріг в Автономній Республіці Крим, областях та м. Севастополі, які приймають рішення про обмеження або заборону руху на такій ділянці відповідних категорій транспортних засобів, підрозділи ДСНС, органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування та інші заінтересовані органи.

5. Працівники дорожнього підприємства залежно від прийнятого рішення (обмеження або заборона руху, організація об'їзду тощо) негайно облаштовують ділянку автомобільної дороги, на якій виникли небезпечні умови, технічними засобами організації дорожнього руху згідно з установленими вимогами та забезпечують їх належне утримання. Дорожні знаки та технічні засоби організації дорожнього руху, які використовуються при цьому, повинні відповідати встановленим вимогам.

6. У разі неможливості негайного облаштування ділянки автомобільної дороги, на якій виникли небезпечні умови, технічними засобами організації дорожнього руху для її позначення використовуються штатні засоби, а також підручні матеріали, якими укомплектовано патрульні автомобілі МВС. При цьому на зазначеній ділянці до моменту облаштування її всіма необхідними технічними засобами організації дорожнього руху несуть службу працівники відповідних підрозділів МВС, що забезпечують безпеку дорожнього руху.

7. Про виникнення на ділянках автомобільних доріг небезпечних умов, унаслідок яких рух транспортних засобів обмежується або забороняється більш як на годину, служби автомобільних доріг в Автономній Республіці Крим, областях та м. Севастополі повідомляють керівництву Укравтодору та місцевим органам самоврядування, а відповідні підрозділи МВС, що забезпечують безпеку дорожнього руху, в Автономній Республіці Крим, областях та м. Севастополі - Державтоінспекції МВС.

Про обмеження або припинення руху транспортних засобів на автомобільних дорогах державного значення Укравтодор інформує ДСНС, МВС та Укртрансінспекцію.

**Обмеження або заборона руху на ділянках автомобільних доріг, де виникли небезпечні умови**

8. У разі коли небезпечні умови або робота з ліквідації їх наслідків триватимуть більше доби, рішення про обмеження або заборону руху на цій ділянці приймається керівником служби автомобільних доріг в Автономній Республіці Крим, областях та м. Севастополі разом з керівником територіального органу Укртрансінспекції та за погодженням з відповідними підрозділами МВС, що забезпечують безпеку дорожнього руху, в Автономній Республіці Крим, областях та м. Севастополі, про що повідомляються відповідно до Закону України "Про дорожній рух" місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування та МВС.

Одночасно дорожні підприємства, територіальні органи Укртрансінспекції і відповідні підрозділи МВС, що забезпечують безпеку дорожнього руху, із залученням у разі потреби представників місцевих органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування обстежують та визначають можливі маршрути об'їзду. За результатами обстеження складається відповідний акт та у разі потреби вживаються заходи для приведення доріг, якими будуть проходити маршрути об'їзду, в належний технічний стан.

При цьому служби автомобільних доріг в Автономній Республіці Крим, областях та м. Севастополі розробляють згідно з установленими вимогами індивідуальні схеми організації дорожнього руху, які погоджуються з відповідними підрозділами МВС, що забезпечують безпеку дорожнього руху, та затверджуються місцевими органами виконавчої влади в установленому порядку.

9. Про обмеження або заборону руху на ділянках автомобільних доріг, наявні стоянки, що охороняються, і об'єкти дорожнього сервісу служби автомобільних доріг в Автономній Республіці Крим, областях та м. Севастополі інформують учасників дорожнього руху, населення через засоби масової інформації та шляхом установлення відповідних інформаційних щитів на перехрестях доріг, біля адміністративних споруд дорожньо-експлуатаційних організацій та в інших місцях зосередження транспортних засобів.

10. Режим обмеження або заборони руху може вводитися на строк дії небезпечних умов, пов'язаних з несприятливими погодними умовами, перезволоженням грунту, підвищеною температурою повітря, деформацією покриття (колійність, осідання тощо), земляного полотна, елементів штучних споруд та інших пошкоджень, що призводять до втрати несучої здатності конструктивних елементів автомобільних доріг.

11. Контроль за дотриманням учасниками дорожнього руху режиму обмеження або заборони руху на автомобільних дорогах здійснюється працівниками відповідних підрозділів МВС, що забезпечують безпеку дорожнього руху, шляхом патрулювання.

Контроль за відповідністю облаштування таких ділянок технічними засобами організації дорожнього руху здійснюється відповідними підрозділами МВС, що забезпечують безпеку дорожнього руху, і служб автомобільних доріг в Автономній Республіці Крим, областях та м. Севастополі.

12. Після відновлення фізико-технічних характеристик дороги або закінчення дії несприятливих умов рух транспорту відновлюється. При цьому технічні засоби організації дорожнього руху, які встановлено на період дії обмеження або заборони руху, негайно демонтуються відповідними дорожніми підприємствами.

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ**

**НАКАЗ**

26.02.2009 № 77

**ІНСТРУКЦІЯ**
**з оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху**

**І. Загальні положення**

1.1. Ця Інструкція визначає процедуру оформлення працівниками Державної автомобільної інспекції МВС (далі - Державтоінспекція МВС) матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, тимчасового затримання транспортного засобу, здійснення тимчасового вилучення посвідчення водія, ліцензійної картки на транспортний засіб та організацію діловодства в підрозділах Державтоінспекції МВС з питань забезпечення безпеки дорожнього руху.

<...>

1.3. Основні терміни, що використовуються в цій Інструкції, мають таке значення:

схема місця дорожньо-транспортної пригоди - зображення місця пригоди у вигляді схеми, яка оформляється з дотриманням вимог цієї Інструкції на місці пригоди і підписується її учасниками та на якій графічно відображаються й фіксуються всі об'єкти та обставини, що стосуються події та можуть мати значення для об'єктивного визначення її причин;

повторність правопорушення - повторне вчинення протягом року адміністративного правопорушення, відповідальність за яке передбачена частинами четвертою та сьомою статті 121, частиною другою статті 128, частиною другою статті 130 КУпАП та визначається за фактами винесених постанов у справах про адміністративні правопорушення, які набрали законної сили (крім правопорушень, відповідальність за які передбачена частиною третьою статті 130 КУпАП);

посадова особа - начальник або заступник начальника відділення (відділу, управління, Департаменту), командир або заступник командира окремого підрозділу Державтоінспекції МВС, начальник відділу внутрішніх справ або особа, яка виконує його обов'язки, а також працівники Державтоінспекції МВС, які мають спеціальні звання;

сталий орієнтир - стаціонарно встановлений об'єкт (кут будівлі або павільйону зупинки маршрутних транспортних засобів, дорожній знак 5.60 "Кілометровий знак", опора електропередач, об'єкт дорожнього сервісу, порядковий елемент інженерної конструкції дороги тощо), який має свою назву, порядковий номер, іншу видиму відмінність серед подібних об'єктів та розташований вздовж вулиці або смуги відведення дороги. Сталим орієнтиром не є дерева, кущі, транспортні засоби, які стоять, тимчасові споруди або конструкції, пересувні торговельні споруди, огорожі будівельних майданчиків або місць проведення дорожніх робіт, інші об'єкти, розташування яких на місцевості в подальшому неможливо об'єктивно визначити, чи геометрія, розміри або місце розташування яких можуть з часом змінюватися.

**II. Розгляд справ про адміністративні правопорушення**

2.1. Справа про адміністративне правопорушення розглядається за місцем його вчинення (стаття 276 КУпАП).

Справи про адміністративні правопорушення, передбачені статтями 80, 81, 121-126, 127-1 - 129, частинами першою - четвертою статті 130 і статтею 139 (коли правопорушення вчинено водієм) КУпАП, можуть також розглядатися за місцем обліку транспортних засобів або за місцем проживання порушників (частина друга статті 276 КУпАП).

2.2. Судді районних, районних у місті, міських чи міськрайонних судів розглядають справи про адміністративні правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, передбачені частинами четвертою та сьомою статті 121, частиною четвертою статті 122, статтями 122-2, 122-4, 122-5, частинами другою та третьою статті 123, статтею 124, частиною четвертою статті 127, статтею 127-1, статтями 130, 139, частиною четвертою статті 140, статтею 188-28 КУпАП, а також справи про адміністративні правопорушення, учинені особами віком від шістнадцяти до вісімнадцяти років.

2.3. Розглядати від імені органів Державтоінспекції МВС справи про адміністративні правопорушення і накладати адміністративні стягнення мають право:

2.3.1. За адміністративні правопорушення, передбачені частинами першою, другою, третьою, п'ятою і шостою статті 121, статтями 121-1, 121-2, частинами першою, другою і третьою статті 122, частинами першою статті 123, статтею 125, частиною першою статті 126, частинами першою і другою статті 127, частинами третьою, восьмою, дев'ятою і десятою статті 133-1 КУпАП, - працівники Державтоінспекції МВС, які мають спеціальні звання.

2.3.2. За адміністративні правопорушення, передбачені статтями 80 і 81 (у частині перевищення нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах транспортних засобів), статтею 124-1, частинами другою і третьою статті 126, частиною третьою статті 127, статтями 128-129, статтею 132-1, частинами шостою і одинадцятою статті 133-1, частинами першою - третьою статті 140 КУпАП, - начальник або заступник начальника відділення (відділу, управління, Департаменту), командир або заступник командира окремого підрозділу Державтоінспекції МВС, начальник відділу внутрішніх справ або особа, що виконує його обов'язки.

2.4. До осіб віком від шістнадцяти до вісімнадцяти років, які вчинили адміністративні правопорушення, застосовуються заходи, передбачені статтею 24-1 КУпАП.

Особи віком від шістнадцяти до вісімнадцяти років у разі вчинення адміністративних правопорушень, передбачених статтями 121-127, частинами першою - третьою статті 130, статтею 139, підлягають адміністративній відповідальності на загальних підставах. З урахуванням характеру вчиненого правопорушення та особи порушника щодо зазначених осіб можуть бути застосовані заходи впливу, передбачені статтею 24-1 КУпАП.

2.5. Справи про адміністративні правопорушення, передбачені частинами четвертою та сьомою статті 121, частинами другою, третьою статті 130 КУпАП, розглядають судді районних, районних у місті, міських чи міськрайонних судів. У разі встановлення повторності правопорушення до протоколу долучається довідка за підписом посадової особи, зазначеної в частині другій статті 222 КУпАП, у якій міститься інформація про дату вчинення попереднього адміністративного правопорушення, прийняте в справі рішення.

2.6. Постанова про оплатне вилучення транспортного засобу, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення, виконується державним виконавцем (частина перша статті 311 КУпАП).

2.7. Під час вчинення однією особою двох або більше адміністративних правопорушень адміністративне стягнення накладається за кожне правопорушення окремо (частина перша статті 36 КУпАП). У цьому випадку посадова особа накладає стягнення тільки за ті адміністративні правопорушення, які вона має право розглядати.

Якщо особа вчинила кілька адміністративних правопорушень, справи про які одночасно розглядаються одним і тим же органом (посадовою особою), стягнення накладається в межах санкції, встановленої за більш серйозне правопорушення з числа вчинених (частина друга статті 36 КУпАП).

2.8. Справи про адміністративні правопорушення розглядаються в присутності особи, яка притягається до адміністративної відповідальності. Під час відсутності цієї особи справу може бути розглянуто лише у випадках, якщо є дані про своєчасне сповіщення про місце і час розгляду справи і якщо від неї не надійшло клопотання про відкладення розгляду справи (стаття 268 КУпАП).

Якщо при складанні протоколу порушника не було повідомлено про місце і час розгляду справи, йому за місцем проживання (роботи) надсилається рекомендованим листом повідомлення про запрошення до підрозділу Державтоінспекції МВС.

2.9. Особа, яка притягається до адміністративної відповідальності, має право знайомитися з матеріалами справи, давати пояснення, подавати докази, заявляти клопотання; під час розгляду справи користуватися юридичною допомогою адвоката, іншого фахівця в галузі права, який за законом має право на надання правової допомоги особисто чи за дорученням юридичної особи, виступати рідною мовою і користуватися послугами перекладача, якщо не володіє мовою, якою здійснюється провадження; оскаржувати постанову в справі.

Потерпілий має право знайомитися з матеріалами справи, заявляти клопотання, оскаржувати постанову по справі про адміністративне правопорушення.

Законні представники мають право знайомитися з матеріалами справи; заявляти клопотання; від імені особи, інтереси якої вони представляють, подавати скарги на рішення органу (посадової особи), який розглядає справу.

Адвокат, інший фахівець у галузі права, який за законом має право на надання правової допомоги особисто чи за дорученням юридичної особи, мають право знайомитися з матеріалами справи; заявляти клопотання; за дорученням особи, яка його запросила, від її імені подавати скарги на рішення органу (посадової особи), який розглядає справу, а також мають інші права, передбачені законами України.

2.10. Відповідно до статті 247 КУпАП провадження в справі про адміністративне правопорушення не може бути розпочато, а розпочате підлягає закриттю за таких обставин:

2.10.1. Відсутність події і складу адміністративного правопорушення.

2.10.2. Недосягнення особою на момент учинення адміністративного правопорушення шістнадцятирічного віку.

2.10.3. Неосудність особи, яка вчинила протиправну дію чи бездіяльність.

2.10.4. Вчинення дії особою в стані крайньої необхідності або необхідної оборони.

2.10.5. Видання акта амністії, якщо він усуває застосування адміністративного стягнення.

2.10.6. Скасування акта, який установлює адміністративну відповідальність.

2.10.7. Закінчення на момент розгляду справи про адміністративне правопорушення строків, передбачених статтею 38 КУпАП.

2.10.8. Наявність за тим самим фактом щодо особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, постанови компетентного органу (посадової особи) про накладення адміністративного стягнення або нескасованої постанови про закриття справи про адміністративне правопорушення, а також порушення за даним фактом кримінальної справи.

2.10.9. Смерть особи, стосовно якої було розпочато провадження в справі.

2.11. Відповідно до статті 278 КУпАП орган (посадова особа) під час підготовки до розгляду справи про адміністративне правопорушення вирішує такі питання:

2.11.1. Чи належить до його компетенції розгляд даної справи.

2.11.2. Чи правильно складено протокол та інші матеріали справи про адміністративне правопорушення.

2.11.3. Чи сповіщено осіб, які беруть участь у розгляді справи, про час і місце її розгляду.

2.11.4. Чи витребувано необхідні додаткові матеріали.

2.11.5. Чи підлягають задоволенню клопотання особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, потерпілого, їх законних представників і адвоката.

2.12. Розгляд справи розпочинається з представлення посадової особи, яка розглядає дану справу. Посадова особа, що розглядає справу, оголошує, яка справа підлягає розгляду, хто притягається до адміністративної відповідальності, роз'яснює особам, які беруть участь у розгляді справи, їх права й обов'язки. Після цього оголошується протокол про адміністративне правопорушення, заслуховуються особи, які беруть участь у розгляді справи, досліджуються докази і вирішуються клопотання. У разі участі в розгляді справи прокурора заслуховується його висновок (стаття 279 КУпАП).

2.13. Посадова особа, яка виносить постанову, оцінює докази за своїм внутрішнім переконанням, що грунтується на всебічному, повному і об'єктивному дослідженні всіх обставин справи в їх сукупності, керуючись законом і правосвідомістю (стаття 252 КУпАП).

Якщо під час розгляду справи посадова особа прийде до висновку, що в порушенні є ознаки злочину, вона передає матеріали прокурору, органу досудового слідства або дізнання (стаття 253 КУпАП).

2.14. Стягнення за адміністративне правопорушення накладається в межах, установлених КУпАП та іншими законами України. При накладенні стягнення враховуються характер учиненого правопорушення, особа порушника, ступінь його вини, майновий стан, обставини, що пом'якшують і обтяжують відповідальність (стаття 33 КУпАП).

2.15. Особа, яка вчинила адміністративне правопорушення, звільняється від адміністративної відповідальності з передачею матеріалів на розгляд громадської організації або трудового колективу, якщо з урахуванням характеру вчиненого правопорушення і особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, до неї доцільно застосувати захід громадського впливу (стаття 21 КУпАП).

2.16. Розглянувши справу про адміністративне правопорушення, посадова особа виносить постанову в справі про адміністративне правопорушення.

Постанова в справі про адміністративне правопорушення повинна містити: найменування органу (посадової особи), який виніс постанову, дату розгляду справи; відомості про особу, щодо якої розглядається справа, та транспортний засіб, його номерний знак; опис обставин, установлених при розгляді справи; зазначення нормативно-правового акта, який передбачає відповідальність за вчинене адміністративне правопорушення; прийняте в справі рішення.

Постанова в справі про адміністративне правопорушення повинна містити вирішення питання про вилучені речі і документи, а також інформацію про порядок і строк її оскарження.

2.17. Відповідно до статті 284 КУпАП у справі про адміністративне правопорушення виноситься одна з таких постанов:

про накладення адміністративного стягнення;

про застосування заходів впливу, передбачених статтею 24-1 КУпАП;

про закриття справи.

Постанова про закриття справи виноситься під час оголошення усного зауваження, передачі матеріалів на розгляд громадської організації чи трудового колективу або передачі їх прокурору, органу досудового слідства чи дізнання, а також за наявності обставин, передбачених статтею 247 КУпАП.

2.18. Постанова оголошується негайно після закінчення розгляду справи. Копія постанови протягом трьох днів вручається або висилається поштою рекомендованим листом особі, стосовно якої її винесено. Копія постанови в той же строк вручається або висилається потерпілому на його прохання. Копія постанови вручається під розписку. У разі якщо копія постанови висилається, про це робиться відповідна відмітка у справі.

2.19. Посадова особа Державтоінспекції МВС, яка розглядає справу, встановивши причини та умови, що сприяли вчиненню адміністративного правопорушення, вносить у відповідний державний орган чи орган місцевого самоврядування, громадську організацію або посадовій особі пропозиції про вжиття заходів щодо усунення цих причин та умов. Про вжиті заходи протягом місяця з дня надходження пропозиції повинно бути повідомлено орган (посадову особу), який вніс пропозицію (стаття 282 КУпАП).

2.20. Винесення постанови щодо керування транспортними засобами особами, які не мають права керування таким транспортним засобом (відсутня необхідна категорія), так само, як і щодо передачі керування транспортним засобом особі, яка не має права керування таким транспортним засобом, здійснюється відповідно до частини другої статті 126 КУпАП.

Положення частин першої та другої статті 126 КУпАП не застосовуються до осіб, які в установленому порядку навчаються водінню транспортного засобу.

Винесення постанови щодо керування транспортними засобами особами, позбавленими права

керування транспортним засобом, слід провадити за частиною третьою статті 126 КУпАП.

2.21. Винесення постанови за вчинення правопорушення, передбаченого частинами першою, другою, третьою та шостою статті 121, може здійснюватися за місцем скоєння правопорушення за наявності відомостей про те, що це порушення не є повторним протягом року. У разі неможливості встановити повторність постанова в справі про адміністративне правопорушення на місці його вчинення не виноситься, а складається тільки протокол про адміністративне правопорушення, який у п'ятиденний строк надсилається до підрозділу Державтоінспекції за місцем проживання правопорушника з метою здійснення перевірки на наявність повторності правопорушення та вжиття заходів щодо подальшого розгляду. Після перевірки правопорушник повідомляється про місце розгляду справи про адміністративне правопорушення.

Дані про вчинення особою повторних адміністративних правопорушень заносяться інспектором з адміністративної практики Державтоінспекції МВС до Алфавітної книги після набрання законної сили постанови в справі про адміністративне правопорушення.

Посадова особа Державтоінспекції, яка подає матеріали до розгляду, готує довідку про відсутність (наявність) повторності вчинення адміністративного правопорушення, отримання (неотримання) особою за місцем її проживання посвідчення водія на право керування транспортним засобом відповідної категорії, а за адміністративними матеріалами за правопорушення, передбачені частинами другою та третьою статті 130 КУпАП, - довідку про належність транспортного засобу.

2.22. У разі скасування постанови в справі про адміністративне правопорушення внаслідок її неправомірного винесення за даним фактом проводиться службова перевірка. Стосовно винної посадової особи відповідно до положень Закону України "Про Дисциплінарний статут органів внутрішніх справ України" вживаються заходи дисциплінарного впливу, відомості про які додаються до матеріалів перевірки.

**III. Виконання постанов в справах про адміністративні правопорушення**

3.1. Постанова в справі про адміністративне правопорушення виконується уповноваженим на те органом у порядку, установленому КУпАП та іншими законами України.

У разі винесення кількох постанов у справах про адміністративні правопорушення щодо однієї особи кожна постанова виконується окремо (стаття 300 КУпАП).

3.2. Відстрочка виконання постанови про накладення адміністративного стягнення у вигляді штрафу (за винятком стягнення штрафу на місці вчинення адміністративного правопорушення) здійснюється в порядку, встановленому законом (стаття 301 КУпАП).

3.3. За наявності обставин, зазначених у пунктах 5, 6, 9 статті 247 КУпАП, орган (посадова особа), який виніс постанову в справі про адміністративне правопорушення, припиняє її виконання (стаття 302 КУпАП).

Давність виконання постанов про накладення адміністративних стягнень визначено статтею 303 КУпАП.

3.4. Постанова в справі про адміністративне правопорушення, за яке накладено адміністративне стягнення у вигляді попередження, виконується органом (посадовою особою), який виніс таку постанову.

Якщо постанова в справі про адміністративне правопорушення у вигляді попередження виноситься за відсутності порушника, йому вручається копія такої постанови в порядку і строки, передбачені статтею 285 КУпАП.

3.5. Штраф має бути сплачений порушником не пізніш як через п'ятнадцять днів з дня вручення йому постанови в справі про адміністративне правопорушення, а в разі оскарження або опротестування такої постанови - не пізніш як через п'ятнадцять днів з дня повідомлення про залишення скарги або протесту без задоволення.

У разі відсутності самостійного заробітку в осіб віком від шістнадцяти до вісімнадцяти років, які вчинили адміністративне правопорушення, штраф стягується з батьків або осіб, які їх замінюють.

Штраф, накладений за вчинення адміністративного правопорушення, вноситься порушником в установу банку України (стаття 307 КУпАП).

3.6. У разі несплати правопорушником штрафу в строк, установлений частиною першою статті 307 КУпАП, постанова в справі про адміністративне правопорушення у п'ятиденний строк супровідним листом, форма якого наведена в додатку 4, надсилається для примусового виконання до органу Державної виконавчої служби за місцем проживання порушника, роботи або за місцезнаходженням його майна в порядку, установленому законом. Відповідно до положень Закону України "Про виконавче провадження" постанова, що надсилається до органу Державної виконавчої служби, повинна бути скріплена печаткою підрозділу, який її надіслав, містити дату набрання законної (юридичної) сили рішенням та строк пред'явлення виконавчого документа до виконання, визначений статтею 303 КУпАП.

Копії постанови, супровідного листа про надсилання постанови для примусового виконання та квитанція про сплату штрафу чи копія платіжного доручення долучаються до матеріалів справи.

3.7. Постанова в справі про адміністративне правопорушення, за якою стягнуто штраф, з відміткою про виконання повертається органові (посадовій особі), який виніс таку постанову.

3.8. У разі винесення постанови суду про позбавлення права керування транспортним засобом тимчасово вилучене посвідчення водія особі, стосовно якої застосовано вказаний захід адміністративного стягнення, не повертається на термін позбавлення права керування транспортним засобом.

3.9. Якщо в результаті розгляду скарги буде прийнято рішення про скасування постанови в справі про адміністративне правопорушення і закриття справи або про заміну позбавлення права керування транспортним засобом іншим адміністративним стягненням (пункти 3 і 4 частини першої статті 293 КУпАП), вилучене посвідчення водія повертається особі, у якої його було вилучено.

3.10. Водії транспортних засобів вважаються позбавленими права керування транспортним засобом з дня набрання чинності постановою про позбавлення цього права. Якщо особи, які позбавлені спеціального права, ухиляються від здачі документа, що посвідчує це право, то строк позбавлення їх спеціального права обчислюється з дня здачі або вилучення такого документа.

У разі надходження постанови суду про позбавлення водія права керування транспортними засобами, якщо посвідчення водія не вилучено, а особа його отримувала, інспектор адміністративної практики або особа, яка виконує його обов'язки, у триденний строк надсилає правопорушникові повідомлення про позбавлення права керування за місцем його проживання, у якому зазначає дату винесеної судом постанови, положення статті 321 КУпАП, а також інформацію про необхідність прибуття до підрозділу Державтоінспекції МВС у визначений строк для здачі посвідчення водія або тимчасового дозволу на право керування транспортними засобами.

Після закінчення призначеного строку позбавлення спеціального права особі, стосовно якої застосовано вказане адміністративне стягнення, повертаються вилучені в неї документи відповідно до чинного законодавства. Вилучене посвідчення водія транспортного засобу повертається особі, яку було позбавлено права керування транспортними засобами, після успішного складання нею в Державтоінспекції МВС іспитів для отримання права керування.

3.11. Посвідчення водія, вилучене в порядку, передбаченому статтями 317 та 318 КУпАП, зберігаються в підрозділах реєстраційно-екзаменаційної роботи за місцем проживання порушника.

**IV. Оформлення матеріалів про правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху**

4.1. У разі виявлення правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху працівник Державтоінспекції МВС відповідно до статті 255 КУпАП складає протокол про адміністративне правопорушення, копія якого під підпис вручається особі, яка притягається до адміністративної відповідальності, роз'яснює порушникові його права і обов'язки відповідно до статті 63 Конституції України та статті 268 КУпАП.

У разі складення протоколу про адміністративні правопорушення, передбачені статтями 80, 81, 124-1, частинами другою та третьою статті 126, частиною третьою статті 127, статтями 128-129, 132-1, частиною шостою статті 133-1, частинами першою - третьою статті 140 КУпАП, начальник або заступник начальника Державтоінспекції МВС, командир окремого підрозділу дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС чи його заступник виносить постанову в справі про адміністративне правопорушення відповідно до вимог статті 283 КУпАП.

За адміністративні правопорушення, передбачені частинами першою, другою, третьою, п'ятою та шостою статті 121, статтями 121-1, 121-2, частинами першою, другою статті 122, частинами першою, другою статті 123, статтею 125, частиною першою статті 126, частинами першою, другою статті 127 та частинами третьою, восьмою, дев'ятою статті 133-1 КУпАП працівники Державтоінспекції МВС, які мають спеціальні звання, відповідно до своїх функціональних обов'язків самостійно виносять постанови в справах про адміністративні правопорушення.

4.2. До протоколу про адміністративне правопорушення долучаються:

письмові пояснення свідків правопорушення, у разі їх наявності. У разі оформлення протоколу про адміністративне правопорушення, передбаченого частиною четвертою статті 122, частиною третьою статті 123, частинами першою - четвертою статті 130 КУпАП, наявність свідків є обов'язковою);

акт перевірки технічного стану транспортного засобу;

акт огляду та тимчасового затримання транспортного засобу.

У разі тимчасового вилучення посвідчення водія (стаття 265-1 КУпАП), або ліцензійної картки на транспортний засіб (стаття 265-3 КУпАП) робиться відповідний запис у протоколі про адміністративне правопорушення.

Протокол підписується особою, яка його склала, і особою, яка вчинила адміністративне правопорушення; за наявності свідків і потерпілих протокол про адміністративне правопорушення може бути підписаний також цими особами. У разі відмови порушника від підписання протоколу про адміністративне правопорушення в протоколі робиться запис про це, який засвідчується підписом свідків. Особа, яка вчинила адміністративне правопорушення, має право подати пояснення і зауваження щодо змісту протоколу, а також викласти мотиви своєї відмови від його підписання, які долучаються до протоколу.

4.3. При вчиненні особою будь-якого з порушень, передбачених частинами першою - сьомою статті 121, частинами першою, другою статті 128 та частинами першою - третьою статті 130 КУпАП, за кожне порушення складається окремий протокол про адміністративне правопорушення.

4.4. Військовослужбовці і призвані на збори військовозобов'язані, а також особи рядового і начальницького складу органів внутрішніх справ несуть відповідальність відповідно до статті 15 КУпАП.

При порушенні правил дорожнього руху водіями транспортних засобів Збройних Сил України або інших утворених відповідно до законів України військових формувань - військовослужбовцями строкової служби штраф як адміністративне стягнення до них не застосовується. У випадках, зазначених у цій статті, органи (посадові особи), яким надано право накладати адміністративні стягнення, передають матеріали про правопорушення відповідним органам для вирішення питання про притягнення винних до дисциплінарної відповідальності (частина третя статті 15 КУпАП).

Під час документування таких порушень особа, на яку покладено обов'язки інспектора з адміністративної практики Державтоінспекції МВС, в обов'язковому порядку повідомляє військову комендатуру гарнізону за місцем учинення порушення.

4.5. При складанні протоколу про адміністративні правопорушення, передбачені статтями 139, 140 КУпАП, до нього необхідно долучати акт обстеження ділянки вулично-шляхової мережі з відповідними замірами та схемою про:

- пошкодження шляхів, залізничних переїздів, інших шляхових споруд, трамвайних колій чи технічних засобів регулювання дорожнього руху;
- самовільне знімання, закриття чи встановлення технічних засобів регулювання дорожнього руху;
- перешкоду для дорожнього руху, у тому числі забруднення шляхового покриття;
- пошкодження асфальтобетонного покриття доріг унаслідок руху машин на гусеничному ході;
- умови та стан шляху, які загрожують безпеці дорожнього руху;

= порушення нормативів щодо обладнання на дорогах місць проведення ремонтних робіт, залишення дорожніх машин, будівельних матеріалів, конструкцій тощо;

порушення або невиконання правил на підприємствах, в установах та організаціях під час розроблення та виготовлення транспортних засобів і деталей до них або інших предметів їх додаткового обладнання, під час проектування, реконструкції та ремонту шляхів, залізничних переїздів, інших шляхових споруд.

Під час складання протоколу про адміністративне правопорушення, передбаченого статтею 188-28 КУпАП, щодо невиконання законних вимог посадових осіб Державтоінспекції МВС щодо усунення порушень правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, додається акт обстеження ділянки вулично-шляхової мережі та копія раніше надісланого (врученого) листа.

4.6. У разі наявності підстав вважати, що водієм вчинено порушення, передбачені частинами першою, другою, третьою, четвертою, шостою і сьомою статті 121, статтями 121-1, 122-5, 126, частинами першою, другою, третьою і четвертою статті 130, статтями 132-1, 206-1 КУпАП, працівник Державтоінспекції МВС тимчасово затримує транспортний засіб шляхом блокування або доставляє його для зберігання на спеціальний майданчик чи стоянку (якщо розміщення затриманого транспортного засобу суттєво перешкоджає дорожньому руху), в тому числі за допомогою спеціального автомобіля-евакуатора. Про тимчасове затримання робиться відповідний запис у протоколі про адміністративне правопорушення.

У разі виявлення транспортного засобу боржника, оголошеного в розшук відповідно до статті 40 Закону України "Про виконавче провадження", у присутності двох свідків і представника підприємства, установи або організації, який доставляє транспортний засіб на спеціальний майданчик чи стоянку, складається акт огляду та тимчасового затримання транспортного засобу.

При застосуванні блокування транспортного засобу уповноваженою особою Державтоінспекції МВС, яка прийняла таке рішення, на лобовому склі автомобіля на видному місці залишається повідомлення про тимчасове затримання транспортного засобу.

**V. Особливості оформлення матеріалів щодо адміністративного правопорушення, відповідальність за яке передбачена статтею 130 КУпАП**

5.1. Водії та інші особи, які керують транспортними засобами, стосовно яких є достатні підстави вважати, що вони перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, підлягають відстороненню від керування цими транспортними засобами та огляду на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції (частина перша статті 266 КУпАП).

5.2. Процедура направлення водіїв транспортних засобів для проведення огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських

препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, і проведення такого огляду здійснюються відповідно до Порядку направлення водіїв транспортних засобів для проведення огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, і проведення такого огляду, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2008 року № 1103.

5.3. Результати огляду, проведеного в присутності двох свідків працівником Державтоінспекції МВС з використанням спеціальних технічних засобів, дозволених до застосування МОЗ і Держспоживстандартом, зазначаються в протоколі про адміністративне правопорушення.

У разі проведення огляду в закладах охорони здоров'я висновок про його результати долучається до протоколу про адміністративне правопорушення.

5.4. У разі відмови водія транспортного засобу від проведення огляду в закладі охорони здоров'я посадова особа Державтоінспекції МВС в присутності двох свідків складає протокол про адміністративне правопорушення, у якому зазначає ознаки сп'яніння і дії водія щодо ухилення від огляду.

**VI. Особливості оформлення матеріалів про адміністративне правопорушення, відповідальність за яке передбачена статтею 124 КУпАП**

6.1. У разі порушення учасниками дорожнього руху правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна, на місці ДТП складається протокол про адміністративне правопорушення стосовно цих осіб, до якого додаються:

- схема місця ДТП, що підписується особами, які брали участь в огляді, та працівником Державтоінспекції МВС;
- пояснення учасників пригоди та свідків (у разі їх наявності);
- показання технічних приладів та засобів фото- і відеоспостереження;
- інші матеріали, які необхідні для прийняття рішення в справі.

У випадках, коли учасникам ДТП заподіяно тілесних ушкоджень, викликається слідчий для проведення огляду місця події відповідно до вимог Кримінального процесуального кодексу України.

Одночасно на місці оформлення відповідних документів про адміністративні правопорушення водіям видаються довідки про пошкодження транспортних засобів. Копія схеми або фотографії з місця ДТП надаються учасникам пригоди за їх письмовою заявою в підрозділі Державтоінспекції МВС, працівники якого оформили зазначене ДТП.

На схемі місця ДТП повинні бути графічно зображені та зафіксовані такі об'єкти:

- ділянка дороги, де сталася дорожньо-транспортна пригода;
- сталі орієнтири, до яких на схемі здійснена прив'язка об'єктів та слідів;
- транспортні засоби, причетні до ДТП, координати їх розміщення відносно елементів проїзної частини та сталих орієнтирів;
- сліди гальмового шляху коліс транспортних засобів: їх розміщення відносно елементів проїзної частини; довжина від їх початку до кожного колеса транспортного засобу із зображенням місць розривів; довжина слідів на ділянках з різним покриттям;
- інші сліди та предмети, що стосуються пригоди: розміщення частин та об'єктів (уламки кузова, частинки фарби, уламки скла, осипання грунту, сліди рідини та ін.), що відокремилися від транспортного засобу, відносно елементів проїзної частини, транспортних засобів; площа розсіювання уламків скла, осипання грунту тощо;
- координати місця зіткнення, наїзду тощо відносно сталих орієнтирів;
- ширина проїзної частини разом з роздільними смугами;
- ширина тротуарів, узбіччя;
- розміри ділянок з різним станом дорожнього покриття;
- розміри та розміщення дефектів дорожнього покриття;
- розташування дорожньої розмітки;
- розташування світлофорів, дорожніх знаків та інших засобів технічного регулювання дорожнього руху;
- розташування шлагбаума, засобів сигналізації, дорожніх знаків на підході до залізничного переїзду.

В обов'язковому порядку в схемі місця ДТП заповнюється таблиця дорожніх умов та зазначаються назви об'єктів, зображених на схемі.

На зворотному боці схеми місця ДТП зазначаються:

- марка (модель) пошкодженого транспортного засобу;
- номерний знак транспортного засобу;
- власник транспортного засобу;

- перелік видимих (зовнішніх) пошкоджень транспортного засобу, які сталися внаслідок ДТП.

Зазначена інформація підтверджується підписами водіїв транспортних засобів.

6.2. Складена на місці пригоди схема місця ДТП долучається до матеріалів справи. Зазначена схема підписується особами, які брали участь у ДТП, а також працівником Державтоінспекції МВС, який її склав.

6.3. Якщо на місці ДТП працівник Державтоінспекції МВС не може об'єктивно визначити особу, яка скоїла адміністративне правопорушення, передбачене статтею 124 КУпАП, або відсутні прямі докази її вини, оформлені матеріли ДТП протягом доби передаються для подальшого розгляду інспектору з дізнання підрозділу Державтоінспекції МВС, на території обслуговування якого сталася пригода, або особі, яка виконує його обов'язки.

6.4. Інспектор з дізнання підрозділу Державтоінспекції МВС або особа, яка виконує його обов'язки, під час розгляду матеріалів ДТП повинен в найкоротший, але не більше одного місяця з моменту скоєння ДТП, термін, установити всі обставини її скоєння, ужити інших заходів щодо об'єктивного визначення особи (осіб), яка (які) скоїли адміністративне правопорушення, передбачене статтею 124 КУпАП, скласти відносно такої особи (осіб) протокол (и) про адміністративне правопорушення та в п'ятиденний термін надіслати його до відповідного суду.

6.5. Якщо для об'єктивного розгляду матеріалів ДТП необхідне залучення експерта, інспектором з дізнання підрозділу Державтоінспекції МВС або особою, яка виконує його обов'язки, у триденний термін з моменту скоєння ДТП готується відповідний лист до регіонального підрозділу Науково-дослідного експертно-криміналістичного центру при МВС з переліком питань, які треба з'ясувати для прийняття об'єктивного рішення в справі.

6.6. Якщо внаслідок ДТП немає потерпілих та не завдано матеріальної шкоди третім особам, а транспортні засоби можуть безпечно рухатися, водії (за наявності взаємної згоди в оцінці обставин скоєного) можуть прибути до найближчого підрозділу Державтоінспекції МВС або в орган чи підрозділ міліції, на території обслуговування якого сталася пригода, для оформлення відповідних матеріалів, попередньо склавши самостійно схему місця ДТП та підписавши її особисто.

Працівник Державтоінспекції МВС здійснює огляд транспортних засобів та діє відповідно до вимог цієї Інструкції. Схема місця ДТП, складена водіями транспортних засобів, долучається до матеріалів справи.

6.7. При складанні схеми місця ДТП рекомендується:

- застосовувати спеціальні креслярські приладдя (лінійки, лекала тощо);
- користуватися загальноприйнятими графічними зображеннями об'єктів та умовними позначками;
- не порушувати масштабу зображення;
- деталізувати ту чи іншу ділянку схеми пригоди;
- використовувати винесення фрагментів за схему.

**VII. Порядок здійснення тимчасового вилучення посвідчення водія**

7.1. У разі вчинення водієм порушення, за яке відповідно до статті 265-1 КУпАП може бути накладено адміністративне стягнення у вигляді позбавлення права керування транспортними засобами, працівник Державтоінспекції МВС тимчасово вилучає посвідчення водія до набрання законної сили постанови в справі про адміністративне правопорушення і видає тимчасовий дозвіл на право керування транспортними засобами терміном дії три місяці. Про тимчасове вилучення посвідчення водія робиться запис у протоколі про адміністративне правопорушення.

У тимчасовому дозволі на право керування транспортним засобом з лицьового боку гасяться (перекреслюються) категорії транспортних засобів, право на керування якими водій не має, проставляються дата тимчасового вилучення посвідчення водія, посада, прізвище працівника Державтоінспекції МВС, а також робляться такі записи:

7.2.1. У графі "Дата складання" вказується дата (день, місяць, рік) вчинення правопорушення (наприклад, 06.05.2009).

7.2.2. У графі "Стаття КУпАП" вказується стаття Кодексу України про адміністративні правопорушення та частина цієї статті, якою передбачена відповідальність за порушення (наприклад, частина перша статті 130 КУпАП).

7.2.3. У графі "Серія, номер нагрудного знака" вказуються серія та номер нагрудного знака працівника Державтоінспекції МВС, який склав протокол про адміністративне правопорушення.

7.2.4. У графі "Серія, номер протоколу про адміністративне правопорушення" вказуються серія та номер протоколу про адміністративне правопорушення, складеного працівником Державтоінспекції МВС.

7.3. У разі скоєння адміністративного правопорушення, за яке може бути накладено адміністративне стягнення у вигляді позбавлення права керування транспортними засобами, особою, у якої посвідчення водія тимчасово вилучено за попереднє (попередні) адміністративне правопорушення,

тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом, виданий у першому випадку, не поновлюється. У відповідних графах тимчасового дозволу на право керування транспортним засобом працівником Державтоінспекції МВС робляться відмітки за фактом виявленого правопорушення.

7.4. Втрачений тимчасовий дозвіл поновлюється в підрозділі Державтоінспекції МВС з обслуговування адміністративної території міста або району за місцем проживання власника дозволу після документального підтвердження інформації про його попередню видачу.

7.5. У разі вчинення особою, якій уже видано тимчасовий дозвіл на право керування транспортним засобом, повторного адміністративного правопорушення, за яке передбачено позбавлення такого права, цій особі новий дозвіл видається лише після закінчення терміну дії попереднього дозволу, але на термін не більше трьох місяців з моменту скоєння такого правопорушення.

7.6. Повторні тимчасові дозволи на право керування транспортним засобом видаються інспектором з адміністративної практики підрозділу Державтоінспекції МВС з обслуговування адміністративної території міста або району за місцем проживання правопорушника або особою, яка виконує його обов'язки.

7.7. Облік видачі та використання тимчасових дозволів на право керування транспортним засобом ведеться в Журналі обліку надходжень та витрати бланків суворого обліку. Зіпсовані, повернуті або такі, що мають друкарський брак, бланки дозволів знищуються та списуються з обліку відповідно до чинного законодавства.

7.8. Після закінчення тримісячного строку тимчасового вилучення посвідчення водія у випадках, якщо судом не прийнято рішення щодо позбавлення водія права керування транспортним засобом або якщо справа про адміністративне правопорушення не розглянута у встановлений законом строк, особа має право звернутися за отриманням вилученого документа. Таке звернення особи є обов'язковим для його виконання незалежно від стадії вирішення справи про адміністративне правопорушення.

За подання такого звернення та повернення особі тимчасово вилученого посвідчення водія не може стягуватися плата.

**VIII. Порядок здійснення тимчасового вилучення ліцензійної картки на транспортний засіб**

8.1. У разі експлуатації транспортного засобу під час надання послуг з перевезення пасажирів або небезпечних вантажів без посвідчення водія відповідної категорії, а також направлення в рейс одного водія на автобусний маршрут протяжністю понад п'ятсот кілометрів при здійсненні пасажирських перевезень працівник Державної автомобільної інспекції тимчасово вилучає ліцензійну картку на транспортний засіб.

8.2. Порядок тимчасового вилучення посвідчення водія, і ліцензійної картки на транспортний засіб та їх повернення затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 17.12.2008 № 1086.

8.3. За фактом виявлення порушення, передбаченого частиною другою статті 265-3 КУпАП, працівник Державтоінспекції МВС складає протокол про адміністративне правопорушення, тимчасово вилучає ліцензійну картку на транспортний засіб і складає акт про тимчасове вилучення ліцензійної картки на транспортний засіб у трьох примірниках, один з яких видається під розписку водієві.

8.4. У разі наявності достатніх підстав вважати, що виїзд транспортного засобу без ліцензійної картки на транспортний засіб, належно оформлених документів, а також направлення в рейс одного водія допущено з вини відповідальної посадової особи суб'єкта господарювання водій може давати пояснення, які долучаються до складеного протоколу про адміністративне правопорушення.

Після реєстрації матеріалів адміністративного правопорушення в підрозділі Державтоінспекції МВС за місцем реєстрації суб'єкта господарювання пояснення водія передаються під підпис працівникові Державтоінспекції МВС, відповідальному за проведення профілактичної роботи в автогосподарствах суб'єктів господарювання, для реагування згідно зі статтею 128 КУпАП.

8.5. Складений протокол про адміністративне правопорушення, постанова в справі про адміністративне правопорушення, акт тимчасового вилучення ліцензійної картки та сама ліцензійна картка на транспортний засіб (за наявності) протягом доби передаються працівником Державтоінспекції МВС, який оформив матеріали правопорушення, до підрозділу Державтоінспекції МВС інспекторові з адміністративної практики або посадовій особі, що виконує його обов'язки.

8.6. Протокол про адміністративне правопорушення разом з актом про тимчасове вилучення ліцензійної картки на транспортний засіб та ліцензійною карткою транспортного засобу, зареєстрованого за межами території обслуговування підрозділу Державтоінспекції МВС, у п'ятиденний термін направляються до підрозділу Державтоінспекції МВС за місцем реєстрації транспортного засобу, про що робиться відповідна відмітка в Журналі обліку матеріалів про порушення правил, норм і стандартів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, який ведеться інспекторами з адміністративної практики або посадовою особою, що виконує його обов'язки.

8.7. Акт про тимчасове вилучення ліцензійної картки на транспортний засіб та сама ліцензійна

картка транспортного засобу після реєстрації інспектором з адміністративної практики або посадовою особою, що виконує його обов'язки, у триденний термін надсилаються рекомендованим листом до відповідного органу ліцензування господарської діяльності щодо надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом за місцем реєстрації транспортного засобу для вжиття заходів реагування.

**IX. Діловодство у справах про порушення правил, норм і стандартів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху**

9.1. Бланки протоколів про адміністративні правопорушення, постанов у справах про адміністративне правопорушення, тимчасових дозволів на право керування транспортними засобами є документами суворого обліку. Бланки документів суворого обліку у справах про адміністративне правопорушення виготовляються відповідно до технічного опису бланка тимчасового дозволу на право керування транспортними засобами, технічного опису бланка постанови в справі про адміністративне правопорушення, технічного опису бланка протоколу про адміністративне правопорушення і направляються в підрозділи Державтоінспекції МВС централізовано за надісланими заявками про їх потребу.

Бланки документів суворого обліку (постанова в справі про адміністративне правопорушення та протокол про адміністративне правопорушення) повинні мати нумерацію яка складається із серії, що містить літери і цифру, та шестизначного цифрового показника. Бланки документів суворого обліку (тимчасовий дозвіл на право керування транспортними засобами) повинні мати єдину наскрізну нумерацію в межах Автономної Республіки Крим, міст Києва та Севастополя, що складається з двох літер та шести цифр.

Кількісний облік надходження, видачі та використання бланків документів суворого обліку ведеться особою, на яку покладено обов'язки інспектора з адміністративної практики підрозділу Державтоінспекції МВС, у Журналі обліку надходження та витрати бланків суворого обліку.

9.2. Особа, яка здійснює контроль за використанням бланків протоколів про адміністративне правопорушення та постанов про адміністративне правопорушення в підрозділах Державтоінспекції МВС одночасно здійснює перевірку правомірності оформлення адміністративних матеріалів.

9.3. Корінець до тимчасового дозволу на право керування транспортним засобом заповнюється працівником Державтоінспекції МВС, який його видав та надалі зберігається в металевій шафі (сейфі) відповідного підрозділу Державтоінспекції МВС для здійснення належного контролю за правомірністю його видачі учасникам дорожнього руху та списання цієї продукції під час проведення щомісячних ревізій.

9.4. Облік використання бланків документів суворого обліку здійснюється відповідно до Журналу обліку надходження та витрати бланків суворого обліку.

9.5. Про виявлення зіпсованих документів суворого обліку (механічні пошкодження, друкарський брак) доповідається керівнику підрозділу Державтоінспекції МВС. Зазначені бланки повертаються відповідальній за їх отримання та видачу особі, про що робиться відповідний запис у Журналі обліку надходження та витрати бланків суворого обліку.

9.6. Складені протоколи про адміністративні правопорушення, а також долучені до них тимчасово вилучені посвідчення водіїв, ліцензійні картки на транспортний засіб та інші документи протягом доби реєструються в Журналі обліку матеріалів про порушення правил, норм і стандартів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Окремо реєструються протоколи про адміністративні правопорушення, що надійшли з інших підрозділів Державтоінспекції МВС.

9.7. У разі надходження протоколів про адміністративне правопорушення, до яких долучено тимчасово вилучені посвідчення водія або ліцензійні картки на транспортний засіб, складається картка обліку адміністративного правопорушення за номером реєстрації справи. Картки обліку адміністративних правопорушень разом із тимчасово вилученими документами за алфавітним порядком зберігаються протягом трьох років у металевій шафі (сейфі) приміщення підрозділу Державтоінспекції МВС з обслуговування адміністративної території міста або району.

9.8. За наявності підстав для повернення тимчасово вилучених документів (постанова суду, довідка посадової особи органу кримінально-виконавчої інспекції, відповідний акт із відміткою посадової особи про усунення виявлених порушень та наявність документів, які підтверджують сплату штрафу) тимчасово вилучені документи повертаються власникові, про що робиться відмітка в картці обліку адміністративного правопорушення.

Документи, які є підставою для повернення тимчасово вилучених посвідчень водія або ліцензійних

карток на транспортний засіб, а також тимчасові дозволи на право керування транспортними засобами долучаються до картки обліку адміністративного правопорушення.

Невитребуване посвідчення водія зберігається в підрозділі Державтоінспекції МВС протягом двох років. Після закінчення цього строку посвідчення водія в триденний термін направляється до підрозділу реєстраційно-екзаменаційної роботи за територіальністю.

9.9. Матеріали щодо порушень правил дорожнього руху, зафіксованих за допомогою працюючих в автоматичному режимі спеціальних технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, чи засобів фото- і кінозйомки, відеозапису, та постанови у справі про адміністративне правопорушення, винесені стосовно власників (співвласників) транспортних засобів, реєструються в Журналі обліку матеріалів про порушення правил, норм і стандартів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, протягом однієї доби. У журналі реєструються матеріали щодо адміністративних правопорушень правил дорожнього руху, зафіксованих за допомогою працюючих в автоматичному режимі спеціальних технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, чи засобів фото- і кінозйомки, відеозапису, та постанови про адміністративні правопорушення, винесені стосовно власників (співвласників) транспортних засобів, що надійшли з інших підрозділів.

9.10. Постанови суду про позбавлення водіїв права керування транспортними засобами реєструються протягом доби з моменту їх надходження в Журналі обліку постанов суду про позбавлення водіїв права керування транспортними засобами.

9.11. Зазначені журнали ведуться інспекторами з адміністративної практики підрозділів Державтоінспекції МВС. У підрозділах Державтоінспекції МВС, де не введена посада інспектора з адміністративної практики, ведення документації покладається на окремого працівника.

9.12. У підрозділі Державтоінспекції МВС матеріали про адміністративні порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, переходять від працівника до працівника під підпис у відповідній графі Журналу обліку матеріалів про порушення правил, норм і стандартів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

9.13. У підрозділи Державтоінспекції МВС матеріали про адміністративні порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, долучаються, надсилаються або передаються в п'ятиденний строк, про що робиться відмітка в графі 6 Журналу обліку матеріалів про порушення правил, норм і стандартів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху (у містах обмін матеріалами може здійснюватися один раз на тиждень). У цей же термін протоколи про адміністративні правопорушення спрямовуються до судів для розгляду.

9.14. Матеріали про адміністративні порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, надсилаються поштою рекомендованими листами виключно через підрозділи Державтоінспекції МВС, а постанови в справах про адміністративні правопорушення надсилаються безпосередньо порушникам поштою листом з повідомленням.

9.15. Справи про адміністративне правопорушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху розглядаються за місцем проживання правопорушника. У разі розгляду справи за місцем учинення правопорушення матеріали справи та постанова в справі про адміністративне правопорушення протягом десяти днів з дня винесення вищезазначеної постанови надсилаються до підрозділу Державтоінспекції МВС за місцем проживання порушника.

9.16. Алфавітна книга, журнали мають бути пронумеровані, прошнуровані, скріплені печаткою й зареєстровані в канцелярії підрозділу Державтоінспекції МВС.

9.17. Записи в протоколах про адміністративні правопорушення, тимчасових дозволах, журналах робляться чорнилом (пастою) темного (чорного або синього) кольору. Вони заповнюються розбірливим почерком, а прізвище, ім'я, по батькові порушника, його місце проживання, а також посада, місце роботи, звання працівника Державтоінспекції МВС записуються друкованими літерами. За фактами виправлення, підчисток тощо керівництвом підрозділів Державтоінспекції МВС у п'ятиденний термін проводяться службові перевірки.

9.18. У разі встановлення факту безпідставного складання протоколу про адміністративне правопорушення, винесення постанов у справах про адміністративні правопорушення або надання тимчасового дозволу на право керування транспортним засобом у висновку службової перевірки обов'язково вказується необхідність зняття з обліку бланка вищезазначених протоколу, постанови або дозволу. Списані бланки долучаються до матеріалів перевірки, про що робиться відповідний запис у Журналі обліку надходження та витрати бланків суворого обліку, які в подальшому знищуються відповідно до чинного законодавства.

9.19. Матеріали про адміністративні порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, підшиваються до справи згідно з порядковими номерами в

Журналі обліку матеріалів про порушення правил, норм і стандартів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху і зберігаються в підрозділах Державтоінспекції МВС за місцем проживання правопорушника. Підшиті до справи аркуші нумеруються. На останньому аркуші працівник канцелярії підрозділу Державтоінспекції МВС засвідчує кількість пронумерованих аркушів своїм підписом.

Матеріали про адміністративні порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху відносно іноземців і осіб без громадянства, які притягуються до адміністративної відповідальності на загальних підставах, підшиваються до справи і зберігаються в підрозділах Державтоінспекції МВС за місцем вчинення правопорушення.

9.20. Справи про порушення правил, норм і стандартів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху підлягають зберіганню протягом трьох років. Матеріали про порушення правил дорожнього руху, зафіксовані за допомогою працюючих в автоматичному режимі спеціальних технічних засобів, що мають функції фото- і кінозйомки, відеозапису, чи засобів фото- і кінозйомки, відеозапису, зберігаються в підрозділі в електронному вигляді протягом трьох місяців з моменту фіксації порушення. Видалення електронних матеріалів у зв'язку із закінченням установленого терміну зберігання здійснюється в першій декаді кожного місяця, про що складається акт знищення.

9.21. Зіпсовані бланки суворого обліку, справи про адміністративні правопорушення, строк зберігання яких минув, знищуються під час проведення внутрішніх перевірок підрозділу з адміністративної практики Державтоінспекції МВС. Знищення бланків суворого обліку здійснюється за відповідним актом знищення.

9.22. Посвідчення водія особи, позбавленої права керування транспортними засобами, з копією постанови суду та карткою обліку адміністративного правопорушення у триденний термін від дня надходження постанови суду надсилаються до територіального підрозділу реєстраційно-екзаменаційної роботи за місцем проживання порушника для зберігання. Якщо посвідчення водія не було вилучене під час оформлення матеріалів про адміністративне правопорушення, до зазначеного підрозділу реєстраційно-екзаменаційної роботи також у триденний термін надсилаються копія постанови суду та картка обліку адміністративного правопорушення.

9.23. Начальник підрозділу Державтоінспекції МВС з обслуговування адміністративної території міста або району вживає заходів щодо обов'язкового виконання постанови суду про позбавлення особи права керувати транспортними засобами.

9.24. Облік видачі та списання бланків суворого обліку, облік виявлених порушень у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху та ведення відповідних журналів додатково здійснюється з використанням автоматизованих інформаційно-пошукових систем.

### X. Особливості провадження у справах про порушення правил дорожнього руху іноземцями та особами без громадянства

10.1. Іноземці і особи без громадянства, які перебувають на території України, підлягають адміністративній відповідальності на загальних підставах з громадянами України. Питання про відповідальність за адміністративні правопорушення, вчинені на території України іноземцями, які згідно з чинними законами та міжнародними договорами України користуються імунітетом від адміністративної юрисдикції України, вирішуються дипломатичним шляхом (стаття 16 КУпАП).

10.2. Відповідно до Віденської конвенції про дипломатичні зносини від 18.04.61 члени дипломатичного корпусу, адміністративно-технічні працівники та обслуговуючий персонал посольств мають дипломатичний імунітет.

Члени дипломатичного корпусу мають дипломатичний імунітет постійно, а адміністративно-технічний та допоміжний персонал тільки під час виконання своїх службових обов'язків.

10.3. Транспортні засоби дипломатичного та консульського корпусу також мають імунітет від обшуку, арешту.

10.4. При порушенні правил дорожнього руху особою, яка має імунітет, після перевірки документів, що посвідчують її особу і підтверджують статус (дипломатичний паспорт, дипломатична картка, консульська картка), уповноваженою особою Державтоінспекції МВС складається рапорт, а документи повертаються власнику. Забороняється здійснювати стосовно зазначеної особи будь-які заходи затримання або інші примусові дії, за винятком випадків, коли надання свободи сприятиме продовженню правопорушення.

10.5. Якщо особа, яка має дипломатичний імунітет, керує транспортним засобом в стані сп'яніння, їй пропонується припинити керування. Огляд на стан сп'яніння в медичних закладах проводиться в разі її згоди. У цьому випадку посадова особа Державтоінспекції МВС повідомляє чергового підрозділу

Державтоінспекції МВС. У таких випадках рекомендується запрошувати на місце виявлення правопорушення представника дипломатичного представництва, при якому вказана особа акредитована.

При відмові від проходження медичного огляду і спробах продовжити керування транспортним засобом особою, яка має дипломатичний імунітет, подальший рух цього автомобіля не допускається, у зв'язку з чим у присутності двох свідків складається рапорт із зазначенням вичерпних відомостей про особу правопорушника. У рапорті обов'язково вказується, що зазначена особа керувала транспортним засобом у стані сп'яніння (указуються ознаки сп'яніння), відмовилася на прохання працівників Державтоінспекції МВС вийти з автомобіля, пояснити свою поведінку і пройти медичний огляд. Після складення рапорту забороняється вживати будь-яких заходів щодо затримання цієї особи або інші примусові дії. Цій особі пропонується скористатися послугами таксі або попутного транспорту, надається можливість викликати по телефону інший автомобіль або водія. Про факт затримання автомобіля під керуванням особи, яка має дипломатичний імунітет, негайно інформується чергова частина підрозділу Державтоінспекції МВС і Департамент Державтоінспекції МВС. До рапорту додаються пояснення свідків.

10.6. Рапорт та інші матеріали щодо порушення правил дорожнього руху особами, які мають дипломатичний імунітет, у п'ятиденний строк надсилаються до Департаменту Державтоінспекції МВС з подальшою передачею їх до Міністерства закордонних справ України, про що особа, яка має дипломатичний імунітет, попереджається на місці вчинення адміністративного правопорушення.

10.7. Оформлення матеріалів порушень правил дорожнього руху іноземцями та особами без громадянства, які не мають дипломатичного імунітету, здійснюється відповідно до чинного законодавства.

Під час оформлення матеріалів про вчинене іноземцем або особою без громадянства правопорушення йому рекомендується вирішити всі питання щодо провадження в адміністративній справі за місцем учинення цього порушення. Працівники Державтоінспекції МВС повинні використати всі передбачені законодавством можливості щодо розгляду та виконання постанови у справі про адміністративне правопорушення в найкоротші терміни.

10.8. Справи про порушення правил дорожнього руху іноземцями та особами без громадянства, які не мають дипломатичного імунітету, розглядаються за місцем скоєння адміністративного правопорушення.

10.9. Під час оформлення матеріалів дорожньо-транспортної пригоди за участю транспортних засобів під керуванням іноземців або осіб без громадянства у протоколі про адміністративне правопорушення в рядку "Номерний знак" зазначаються національні реєстраційні номери транспортного засобу іноземця або особи без громадянства (літерні і цифрові символи).

10.10. Після закінчення тримісячного строку незатребувані посвідчення водія іноземців з копією постанови (рішення) суду надсилаються до Департаменту Державтоінспекції МВС для подальшого направлення до Департаменту консульської служби Міністерства закордонних справ України і повернення власникам.

**XI. Контроль за організацією провадження та діловодства в адміністративних справах у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху**

11.1. Контроль за дотриманням законодавства в правозастосувальній діяльності, станом діловодства та обліком виявлених правопорушень здійснюється щодня керівниками підрозділів Державтоінспекції МВС.

11.2. Перевірки дотримання законодавства при організації провадження та діловодства у справах про адміністративні порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, у підрозділах Державтоінспекції МВС здійснюються такими органами в такі строки:

11.3. Міністерством внутрішніх справ України - не менше одного разу на п'ять років у Головних управліннях МВС, управліннях МВС в Автономній Республіці Крим, областях, містах Києві та Севастополі.

11.4. Головними управліннями МВС, управліннями МВС в Автономній Республіці Крим, областях, містах Києві та Севастополі - не менше одного разу на два роки в підпорядкованих органах і підрозділах Державтоінспекції МВС, включаючи ревізію матеріалів про адміністративні правопорушення.

11.5. Керівниками підрозділів Державтоінспекції МВС - внутрішні перевірки не менше двох разів на рік, включаючи ревізію бланків документів суворого обліку.

11.6. Ревізія бланків документів суворого обліку здійснюється комісією щомісяця. Акти ревізії затверджуються керівником підрозділу Державтоінспекції МВС.

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ**

**НАКАЗ**

27.03.2009 № 111

**ІНСТРУКЦІЯ**
**з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС**

**1. Загальні положення**

1.1. Інструкція з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС (далі - Інструкція) визначає завдання та функції працівників підрозділів дорожньо-патрульної служби (далі - підрозділи ДПС), що здійснюють нагляд за дорожнім рухом, взаємовідносини та профілактичну роботу з учасниками дорожнього руху, дії під час отримання інформації про дорожньо-транспортну пригоду (далі - ДТП) та порушень правил, норм і стандартів у сфері безпеки дорожнього руху, а також організацію взаємодії з іншими підрозділами органів внутрішніх справ України (далі - ОВС).
<...>

1.3. Основні терміни, що використовуються в цій Інструкції, мають таке значення:

Аварійна обстановка - порушення учасником дорожнього руху Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306 (далі - ПДР), які примусили інших учасників цього руху різко змінити швидкість, напрямок руху або вжити інших заходів щодо забезпечення особистої безпеки або безпеки інших громадян;

Аналіз аварійності - комплекс заходів, який щоденно здійснюється керівником підрозділу Державтоінспекції МВС з метою повного обліку всіх видів ДТП на території обслуговування, їх наслідків, установлення основних і супутніх причин скоєння ДТП та негайне їх усунення. Останній складається з табличних форм кількості ДТП за видами, часом, днем тижня, місцем скоєння й причинами скоєння порівняно з аналогічним періодом минулого року (з початку року, за місяцями або кварталами). Аналіз здійснюється в табличній, лінійній (аналізується інформація за видами та місцем скоєння ДТП тільки з початку цього року) або графічній (порівняльний графік) формах;

Дії по "гарячих слідах" - комплекс спільних оперативних заходів працівників Державтоінспекції МВС з представниками інших служб територіальних органів та підрозділів внутрішніх справ упродовж перших двох годин з моменту надходження інформації про злочин, направлених на безпосереднє розкриття злочинів, які скоєні щодо, з використанням або за участю транспортних засобів;

Забезпечення безпеки дорожнього руху - діяльність, спрямована на попередження причин та умов виникнення ДТП, зниження тяжкості їх наслідків;

Контрольно-пропускний пункт - наряд міліції, що виставляється для забезпечення перепускного режиму або обмеження руху транспортних засобів і пішоходів у визначеному районі (місцевості) під час проведення масових заходів виникнення стихійних лих, епідемій, епізоотій та інших надзвичайних ситуацій;

Маршрут патрулювання - визначена дислокацією ділянка вулично-дорожньої мережі, де нарядом ДПС здійснюється виконання покладених на нього обов'язків;

Наряд дорожньо-патрульної служби (далі - наряд ДПС) - працівники ДПС Державтоінспекції МВС, які виконують покладені на них обов'язки з несення служби на постах і маршрутах патрулювання;

Окремий стройовий підрозділ ДПС - стройовий підрозділ ДПС (група, взвод, рота, батальйон, полк) який підпорядковується відділам (відділенням) Державтоінспекції МВС з обслуговування адміністративних територій міст, районів, районів у містах, управлінням (відділам) Державтоінспекції МВС головних управлінь, управлінь МВС України в Автономній Республіці Крим, областях, містах Києві та Севастополі (далі - ГУМВС, УМВС). Не вважається окремим стройовим підрозділом ДПС підрозділ, який входить до складу іншого такого підрозділу;

Перешкода для руху - нерухомий об'єкт у межах смуги руху транспортного засобу або об'єкт, що рухається попутно в межах цієї смуги (за винятком транспортного засобу, що рухається назустріч

загальному потоку транспортних засобів) і змушує водія маневрувати або зменшувати швидкість аж до зупинки транспортного засобу;

Пост - визначене дислокацією місце несення служби, на якому працівник підрозділу ДПС забезпечує виконання покладених на нього обов'язків;

Розпорядчо-регулювальні дії - дії, які застосовуються з метою усунення перешкод у русі, надання допомоги учасникам руху в місцях тимчасових заторів, у місцях, де трапилося стихійне лихо або ДТП, під час проведення масових та спеціальних заходів, при несправній світлофорній сигналізації, проведенні дорожньо-ремонтних робіт тощо. До таких дій належить регулювання руху за допомогою жестів (руками, жезлом) та свистка;

Стаціонарний пост ДПС - місце несення служби нарядами ДПС, яке обладнане спеціальними службовими приміщеннями, оснащене оперативно-технічними і спеціальними засобами, інженерним та іншим обладнанням, а також закріплена за ним територія;

Спеціальні заходи - це проведення цільових заходів (операції, відпрацювання, оперативні плани), виконання рішень про обмеження чи заборону руху, прийнятих уповноваженими на це державними органами.

**2. Організація діяльності підрозділів ДПС**

2.1. Працівники підрозділів ДПС повинні мати необхідну професійну підготовку, високі моральні якості, бути дисциплінованими та пильними, стійко переносити труднощі, пов'язані зі службою, бути ввічливими й тактовними в спілкуванні з громадянами.

2.2. У своїй діяльності працівники підрозділів ДПС керуються Конституцією України, законами України, актами Президента України, Кабінету Міністрів України, нормативно-правовими актами Міністерства внутрішніх справ України та цією Інструкцією.

2.3. Особовий склад підрозділів ДПС підпорядкований управлінням (відділам) Державтоінспекції МВС ГУМВС, УМВС та входить до складу полків, окремих батальйонів, окремих рот та взводів, секторів, груп. Для забезпечення ескортування, супроводження, патрулювання, а також надання практичної допомоги органам внутрішніх справ під час ускладнення обстановки з аварійністю при управліннях (відділах) Державтоінспекції МВС головних управлінь, управлінь МВС ГУМВС, УМВС або в складі одного з підрозділів ДПС можуть бути створені спеціальні підрозділи.

2.4. Діяльність підрозділів ДПС, надання їм практичної та методичної допомоги організовують та контролюють управління (відділи, сектори, групи) Департаменту Державтоінспекції МВС, ГУМВС, УМВС.

2.5. Підрозділи ДПС забезпечуються матеріально-технічними засобами згідно із встановленими нормами належності.

2.6. Забороняється використовувати особовий склад підрозділів ДПС для виконання завдань, що не входять до кола їх службових обов'язків. Для забезпечення безпеки дорожнього руху можуть залучатися інші працівники Державтоінспекції МВС.

2.7. Підрозділи ДПС взаємодіють з іншими підрозділами ОВС, службами з безпеки дорожнього руху підприємств, установ і організацій всіх форм власності, іншими державними і громадськими організаціями, діяльність яких пов'язана із забезпеченням безпеки дорожнього руху, а також з трудовими колективами і громадськістю.

2.8. За невиконання покладених на них обов'язків і перевищення наданих їм прав працівники підрозділів ДПС несуть відповідальність згідно з чинним законодавством України.

**3. Завдання та функції підрозділів ДПС**

3.1. Нагляд за дорожнім рухом з метою забезпечення його безпеки.

3.2. Забезпечення безпечного й безперебійного руху транспортних засобів.

3.3. Профілактика, попередження та припинення злочинів і адміністративних правопорушень у сфері дорожнього руху.

3.4. Винесення відповідно до чинного законодавства постанов про адміністративні порушення.

3.5. Забезпечення ефективного використання технічних приладів та технічних засобів, які використовуються при нагляді за виконанням правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху.

3.6. Регулювання дорожнього руху, забезпечення організації руху транспортних засобів і пішоходів у місцях проведення аварійно-рятувальних робіт, масових заходів та під час виникнення заторових явищ.

3.7. Виконання невідкладних заходів на місці ДТП, а також ужиття заходів до евакуації людей та надання їм першої медичної допомоги, сприяння в транспортуванні пошкоджених транспортних засобів.

3.8. Здійснення спільно з іншими підрозділами ОВС розшуку транспортних засобів, водії яких зникли з місця скоєння ДТП, та транспортних засобів, які викрадені або якими незаконно заволоділи в межах території обслуговування під час введення відповідного оперативного плану.

3.9. Супроводження та забезпечення безперешкодного проїзду транспортних засобів, що використовуються для пересування осіб, стосовно яких здійснюється державна охорона, організованих груп дітей, що прямують до місць оздоровлення та у зворотному напрямку, небезпечних, великогабаритних вантажів, а також інших транспортних засобів та вантажів у порядку, визначеному чинним законодавством.

3.10. Забезпечення безпеки дорожнього руху та охорони громадського порядку під час проведення масових заходів.

3.11. Здійснення заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення, у тому числі тимчасове затримання транспортних засобів і доставлення їх на спеціальні майданчики чи стоянки.

3.12. Облік, аналіз правопорушень та ДТП на території, що обслуговується.

3.13. Надання практичної допомоги учасникам дорожнього руху.

3.14. Контроль за утриманням автомобільних доріг, вулиць, дорожніх споруд та залізничних переїздів у безпечному для дорожнього руху стані, обладнанням вулиць і доріг технічними засобами регулювання дорожнього руху.

3.15. Здійснення під час несення служби контролю за виконанням умов та порядку проведення ремонтно-будівельних та інших робіт на вулично-дорожній мережі, залізничних переїздах, а також здійснення невідкладних заходів під час виникнення небезпечних дорожніх умов.

3.16. Участь у попередженні й розкритті злочинів під час нагляду за дорожнім рухом та охорони громадського порядку.

**4. Організація взаємодії підрозділів ДПС**

4.1. Підрозділи ДПС вирішують поставлені перед ними завдання у взаємодії з іншими підрозділами ОВС, службами з безпеки дорожнього руху підприємств, установ і організацій всіх форм власності, іншими державними і громадськими організаціями, діяльність яких пов'язана із забезпеченням безпеки дорожнього руху, а також з трудовими колективами і громадськістю.

4.2. Організація цієї взаємодії здійснюється шляхом оперативного реагування на правопорушення і злочини, виконання оперативних планів МВС, забезпечення участі в охороні громадського порядку згідно з єдиною дислокацією сил і засобів та внесення пропозицій щодо змін у ній з урахуванням стану аварійності на закріпленій території.

**5. Обов'язки посадових осіб щодо керівництва підрозділами ДПС**

5.1. Начальники ГУМВС, УМВС та їх заступники відповідають за:

5.1.1. Особовий склад ДПС підпорядкованих підрозділів Державної автомобільної інспекції.

5.1.2. Організацію роботи із забезпечення безпеки дорожнього руху і безаварійності на території обслуговування.

5.1.3. Суворе дотримання законності й дисципліни особовим складом підрозділів ДПС, інших служб міськрайорганів внутрішніх справ.

5.1.4. Ужиття заходів щодо підвищення ролі підрозділів ОВС стосовно забезпечення безпеки дорожнього руху, удосконалення форм і методів роботи, поліпшення їх матеріально-технічного забезпечення.

5.1.5. Здійснення заходів щодо забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення, у тому числі тимчасове затримання транспортних засобів і доставлення на спеціальні майданчики або стоянки.

5.1.6. Аналіз правопорушень та ДТП на території, що обслуговується.

5.1.7. Контроль за виконанням прийнятих у справах про адміністративні правопорушення рішень, своєчасністю та повнотою сплати штрафів правопорушниками.

5.1.8. Організацію належного прийому та своєчасного розгляду звернень громадян (скарг, заяв, пропозицій тощо) відповідно до чинного законодавства.

5.2. Начальники управлінь (відділів) Державтоінспекції ГУМВС, УМВС та їх заступники:

5.2.1. Персонально відповідають за дії підпорядкованого особового складу ДПС та інших підрозділів Державтоінспекції.

5.2.2. Відповідають за організацію роботи щодо забезпечення безпеки дорожнього руху і стану аварійності на території обслуговування; комплектування, навчання і виховання особового складу підрозділів ДПС; використання працівників підрозділів ДПС за прямим призначенням, суворе дотримання норм виставлення особового складу відповідно до цієї Інструкції, дотримання дисципліни, законності, правил носіння форменого одягу та спорядження; матеріально-технічне забезпечення, ефективне застосування спеціальних технічних засобів та своєчасність їх метрологічної повірки, своєчасну і повну виплату грошового утримання.

5.2.3. Здійснюють за узгодженням з керівництвом МВС, ГУМВС, УМВС маневрування силами і засобами, вносять пропозиції щодо підвищення їх ефективності. Виходячи з оперативної обстановки на території обслуговування здійснюють загальне керівництво та контроль за діяльністю підрозділів ДПС.

5.2.4. Забезпечують взаємодію підрозділів ДПС з іншими службами й підрозділами ОВС, державними органами та органами місцевого самоврядування, об'єднаннями громадян, підприємствами, установами, організаціями, трудовими колективами і громадянами.

5.2.5. Організовують та здійснюють контроль за несенням служби особовим складом, утриманням у належному стані, експлуатацією та зберіганням транспортних і спеціальних технічних засобів; оцінюють роботу підлеглих стосовно забезпечення безпеки дорожнього руху та вживають заходів щодо підвищення її ефективності.

5.2.6. Організовують здійснення заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення, у тому числі тимчасове затримання транспортних засобів і доставлення на спеціальні майданчики або стоянки.

5.2.7. Відповідають за якісний та дійсний аналіз правопорушень та ДТП на території, що обслуговується.

5.2.8. Організовують взаємодію із органами судової влади та органами державної виконавчої служби.

5.2.9. Контролюють виконання прийнятих у справах про адміністративні правопорушення рішень, своєчасність та повноту сплати штрафів правопорушниками.

5.2.10. Організовують облік та аналіз діяльності підрозділів ДПС, уживають заходів до її вдосконалення, про що інформують керівництво ГУМВС, УМВС та Департаменту Державтоінспекції МВС.

5.2.11. Забезпечують узагальнення та впровадження передового досвіду роботи підрозділів ДПС з нагляду за дорожнім рухом, удосконалення її форм і методів.

5.2.12. Піклуються про задоволення побутових та інших потреб працівників ДПС.

5.2.13. Організовують особистий прийом та своєчасний розгляд звернень громадян (скарг, заяв, пропозицій тощо) відповідно до чинного законодавства.

5.3. Командир стройового підрозділу ДПС та його заступники персонально відповідають за:

5.3.1. Дії підпорядкованого особового складу.

5.3.2. Стан аварійності на території обслуговування.

5.3.3. Ефективне використання сил та засобів підпорядкованого підрозділу.

5.3.4. Розподіл функціональних обов'язків між своїми заступниками та іншими працівниками підрозділу.

5.3.5. Оперативне реагування на зміни в дорожній обстановці.

5.3.6. Належне виконання функціональних обов'язків підлеглим особовим складом.

5.3.7. Щоденну готовність особового складу до виконання завдань із забезпечення безпеки дорожнього руху.

5.3.8. Комплектування стройового підрозділу ДПС.

5.3.9. Організацію службової, бойової та фізичної підготовки підлеглих.

5.3.10. Матеріально-технічне забезпечення діяльності підрозділу.

5.3.11. Організацію та дотримання в підрозділі режиму секретності.

5.3.12. Дотримання особовим складом вимог чинного законодавства і службової дисципліни.

5.3.13. Організацію контролю за несенням служби особовим складом (перевірка несення служби здійснюється не менше двох разів на робочу зміну).

5.3.14. Виконання розроблених (затверджених) планів.

5.3.15. Вивчення та аналіз стану аварійності на закріпленій території.

5.3.16. Здійснення заходів забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення, у тому числі тимчасове затримання транспортних засобів і доставлення на спеціальні

майданчики або стоянки.

5.3.17. Ужиття необхідних заходів щодо оперативного маневрування підпорядкованими силами й засобами.

5.3.18. Забезпечення обов'язкових (розрахункових) норм виставлення нарядів для несення служби.

5.3.19. Розроблення графіків несення служби особовим складом та відпусток.

5.3.20. Загальне керівництво силами та засобами підрозділу під час проведення режимних заходів та на маршрутах руху осіб, відносно яких здійснюється державна охорона.

5.3.21. Організацію керування силами й засобами стройового підрозділу, забезпечення їх взаємодії з іншими службами і підрозділами ОВС.

5.3.22. Використання особового складу відповідно до службових обов'язків.

5.3.23. Проведення інструктажів і розводів особового складу перед заступанням на службу з поставленням кожному працівникові конкретних завдань відповідно до оперативної обстановки і в першу чергу - стану аварійності.

5.3.24. Прийом та аналіз результатів роботи особового складу.

5.3.25. Дотримання чинного законодавства при складанні адміністративних матеріалів підлеглими.

5.3.26. Роботу особового складу по "гарячих слідах" з розшуку водіїв, які зникли з місця ДТП, та транспортних засобів, якими незаконно заволоділи.

5.3.27. Вжиття заходів по нормалізації дорожнього руху під час виникнення у ньому перешкод, у тому числі й заторів.

5.3.28. Проведення занять зі службової та бойової підготовки, ужиття заходів щодо прищеплення навичок високої культури особовому складу.

5.3.29. Збереження та раціональну експлуатацію спеціальних технічних і транспортних засобів, озброєння, проведення періодичних перевірок (у тому числі метрологічних) наявності, технічного стану, порядку використання технічних засобів та озброєння.

5.3.30. Надання об'єктивної оцінки проведеної роботи кожним працівником служби і підрозділу в цілому, щомісячне проведення наради з підведення її підсумків на рівні взводу та не рідше одного разу на квартал на рівні батальйону.

5.3.31. Взаємодію із органами судової влади та органами державної виконавчої служби.

5.3.32. Внесення змін до дислокації несення служби нарядами ДПС у випадках виникнення місць концентрації дорожньо-транспортних пригод.

5.4. Старший інспектор дорожньо-патрульної служби є безпосереднім начальником для інспекторського складу підрозділу ДПС:

5.4.1. Персонально відповідає за дії інспекторського складу підрозділу ДПС.

5.4.2. Відповідає за стан аварійності на закріпленій території порядок несення служби інспекторами, їх бойову та службову підготовку.

5.4.3. Бере безпосередню участь у несенні служби та забезпеченні безпеки дорожнього руху і належного громадського порядку на території обслуговування.

5.4.4. Досконало володіє оперативною обстановкою, інформацією про стан аварійності на закріпленій території.

5.4.5. Керує службою підпорядкованих йому нарядів ДПС, організовує взаємодію між ними, проводить заміну для прийняття їжі та відпочинку, вносить зміни у розстановку нарядів ДПС у зв'язку з обстановкою, яка склалась.

5.4.6. Здійснює контроль за несенням служби особовим складом та веденням службової документації, вживає заходів щодо усунення виявлених недоліків. Не допускає порушень законності, контролює її дотримання іншими працівниками підрозділів ДПС.

5.4.7. Організовує своєчасне отримання інспекторами дорожньо-патрульної служби озброєння, технічних засобів та технічних приладів, контролює чищення зброї та її здачу в чергову частину.

5.4.8. Здійснює (організовує) своєчасне оформлення матеріалів дорожньо-транспортних пригод.

5.4.9. При введенні оперативних планів "Перехват", "Хвиля" та ін. організовує розстановку сил та засобів підрозділів ДПС відповідно до затверджених дислокацій.

5.5. Старший зміни під час несення служби (за відсутності командира) відповідає за:

5.5.1. Підпорядкований особовий склад.

5.5.2. Здійснення заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, виявлення та профілактику порушень у сфері безпеки дорожнього руху.

5.5.3. Дотримання особовим складом вимог цієї Інструкції та нормативно-правових актів, що регламентують діяльність Державтоінспекції МВС, знання особовим складом характеристик, задач та

особливостей маршруту або поста патрулювання, оперативну обстановку й стан аварійності на них.

5.5.4. Керування підпорядкованими йому нарядами ДПС, організацію їх взаємодії, проведення у разі необхідності замін окремих нарядів для прийняття їжі, відпочинку, у разі хвороби, інших передбачених цією Інструкцією випадках.

5.5.5. Негайне внесення змін або доповнень в розстановку нарядів ДПС у разі ускладнення оперативної обстановки або інших випадках, які направлені на забезпечення безпечних умов дорожнього руху на території обслуговування.

5.5.6. Контроль за несенням служби особовим складом, який йому підпорядковується, правильністю ведення ним службової документації та негайне усунення виявлених недоліків.

5.5.7. Своєчасне отримання працівниками підпорядкованих нарядів ДПС табельної вогнепальної зброї, спеціальних засобів захисту (активного, пасивного), необхідної екіпірування, технічних приладів та технічних засобів, службової документації, правомірність їх застосування та використання.

5.5.8. Вжиття спільно з командиром підрозділу ДПС заходів щодо безумовного додержання підлеглими законності та службової дисципліни.

5.5.9. Належне виконання функцій підпорядкованих працівників підрозділів ДПС по розшуку викрадених транспортних засобів, водіїв які зникли з місць ДТП, попередження та розкриття злочинів.

5.5.10. Дотримання заходів особистої безпеки при поводженні з табельною вогнепальною зброєю та недопущення їх порушень підлеглими.

5.5.11. Перебування на службі в установленій формі одягу, охайному зовнішньому вигляді.

5.5.12. Заповнення належним чином службової документації, в тому числі й суворого обліку.

5.5.13. Безпосереднє здійснення профілактичної роботи з попередження порушень ПДР та профілактику ДТП на території обслуговування.

5.5.14. Приймання заяв і повідомлень від громадян та негайне реагування на них в межах компетенції служби.

5.5.15. Організацію та контроль якості оформлення матеріалів ДТП.

5.5.16. Забезпечення в межах території обслуговування безпечного та безперешкодного руху транспортних засобів з посадовими особами, щодо яких здійснюється державна охорона.

**6. Обов'язки працівників підрозділів ДПС**

6.1. Працівник підрозділу ДПС під час несення служби зобов'язаний:

6.2. Досконало знати ПДР, цю Інструкцію, інші нормативно-правові акти у сфері безпеки дорожнього руху та свої функціональні обов'язки.

6.3. Перебувати на визначеному місці несення служби відповідно до дислокації.

6.4. Постійно контролювати безперебійність радіозв'язку, а в разі його відсутності негайно вживати всіх можливих заходів щодо інформування про це чергової частини або безпосереднього керівника (командира).

6.5. Дотримуватись встановленого порядку носіння форменого одягу, знаків розрізнення та відомчих нагород.

6.6. Постійно утримувати у належному стані спеціальні засоби захисту, елементи екіпірування, транспортні засоби та їх обладнання, технічні засоби та технічні прилади, які використовуються для фіксації правопорушень, засоби зв'язку, медичне устаткування для надання першої медичної допомоги учасникам дорожнього руху.

6.7. Організовувати безпечний та безперешкодний дорожній рух.

6.8. Знати дислокацію найближчих нарядів міліції та систему зв'язку з ними.

6.9. Знати оперативну обстановку, що доводиться на інструктажах, насамперед стан аварійності та злочинності на території обслуговування.

6.10. Постійно контролювати дотримання учасниками дорожнього руху правил, норм і стандартів, діючих у сфері безпеки дорожнього руху.

6.11. Попереджувати та припиняти злочини, а також адміністративні правопорушення, у межах своєї компетенції застосовувати до порушників заходи профілактичного та адміністративного впливу.

6.12. За наявності інформації вживати заходів щодо попередження водіїв про небезпеку, яка виникла на шляху їх руху і яку вони не в змозі своєчасно виявити.

6.13. Надавати у межах компетенції всебічну допомогу учасникам дорожнього руху.

6.14. Регулювати дорожній рух, у тому числі з використанням жестів.

6.15. Проводити невідкладні заходи на місці ДТП, зокрема з надання першої медичної допомоги

постраждалим від ДТП та з охорони місця ДТП до прибуття слідчо-оперативної групи.

6.16. Кваліфіковано з'ясовувати обставини, які призводять до скоєння ДТП.

6.17. Для нормалізації дорожнього руху надавати допомогу слідчо-оперативній групі ОВС та громадянам в прибиранні пошкоджених транспортних засобів з проїзної частини дороги.

6.18. Надавати допомогу в безперешкодному проїзді транспортних засобів оперативних та аварійно-рятувальних служб у райони аварій, катастроф, пожеж, стихійних лих, інших надзвичайних подій.

6.19. Виявляти й затримувати транспортні засоби, що перебувають у розшуку або використовуються в протиправних цілях, та водіїв, що зникли з місця скоєння ДТП.

6.20. Контролювати наявність у водіїв документів, передбачених ПДР..

6.21. Контролювати утримання в справному і безпечному для руху стані вулиць, доріг і дорожніх споруд та їх освітленість.

6.22. Здійснювати контроль за виконанням умов забезпечення безпеки дорожнього руху при проведенні на вулицях і дорогах ремонтно-будівельних та інших робіт.

6.23. При отриманні інформації про злочин негайно доповідати про це черговому або безпосередньому начальникові і діяти за їх рішеннями.

6.24. Під час отримання інформації від громадян про злочин установлювати всі необхідні дані про особу, що звернулася, конкретне місце злочину, ким і проти кого він скоєний чи готується та іншу інформацію, що має значення для розкриття злочину, про що доповідати черговому територіального ОВС. У подальшому до прибуття слідчо-оперативної групи у межах компетенції організовувати роботу з розкриття злочину по "гарячих слідах" та здійснювати охорону місця злочину.

6.25. Бути культурним і ввічливим у спілкуванні з громадянами, неухильно дотримуватися законності та не допускати її порушень іншими працівниками.

6.26. Під час керування патрульним автомобілем (автобусом, мотоциклом) бути прикладом для інших учасників дорожнього руху в частині дотримання ПДР.

6.27. Після закінчення несення служби доповідати безпосередньому начальникові про результати роботи.

6.28. Після прибуття на маршрут патрулювання або пост працівник підрозділу ДПС отримує від працівника, якого він змінює, інформацію про скоєні пригоди, дорожні роботи, що проводяться, стан спеціальних технічних засобів, а також інші відомості, які мають пряме відношення до несення служби. Вживає заходів по документуванню порушень ПДР його учасниками, у першу чергу порушень, які є причинами ДТП на ввіреному маршруті, посту.

Якщо в попередню зміну нагляд за дорожнім рухом на цьому маршруті (посту) не здійснювався, працівник підрозділу ДПС в обов'язковому порядку перевіряє справність технічних засобів регулювання, засобів зв'язку, стан доріг, умови проведення на них ремонтно-будівельних та інших робіт.

Про прийняття маршруту патрулювання (поста) і виявлені недоліки працівник підрозділу ДПС доповідає командирові або відповідальному по підрозділу ДПС.

6.29. Під час несення служби працівник підрозділу ДПС повинен вжити заходів до усунення перешкод у русі, звільнення проїзної частини від транспортних засобів, що створюють перешкоду на маршруті патрулювання, особливо тих, що стоять темної пори доби і в умовах недостатньої видимості поза населеними пунктами.

6.30. У разі виникнення заторів, перешкод у русі транспорту негайно вживати заходів по встановленню їх причин та нормалізації дорожнього руху, у тому числі шляхом ручного регулювання.

6.31. Під час несення служби нарядом у складі двох і більше працівників підрозділу ДПС призначається старший наряду.

6.32. Старший наряду ДПС забезпечує керівництво діяльністю наряду ДПС та несе персональну відповідальність за його дії в період несення служби і зобов'язаний:

6.32.1. Організовувати роботу працівників підрозділу ДПС у складі наряду, доповідати командирові, черговому про необхідність внесення змін у розстановку сил і порядок несення служби залежно від обстановки, яка склалася.

6.32.2. Здійснювати керівництво і контроль за несенням служби працівниками наряду ДПС, організовувати та особисто проводити із водіями профілактичну і роз'яснювальну роботу.

6.32.3. Здійснювати перевірку правильності ведення службової документації, якості оформлення адміністративних матеріалів, матеріалів ДТП, уживати заходів до усунення недоліків.

6.32.4. Забезпечувати ефективне використання технічних приладів та засобів контролю за дотриманням водіями ПДР, ввіреного автомототранспорту.

6.32.5. Під час службової діяльності дотримуватись законності, не допускати її порушень іншими працівниками.

6.32.6. Цілеспрямовано здійснювати профілактичну роботу з учасниками дорожнього руху з метою попередження порушень ПДР серед його учасників, під час нагляду за дорожнім рухом зосереджувати увагу на роботі з попередження ДТП чи створення аварійних ситуацій.

**7. Права працівників підрозділів ДПС**

7.1. Вимагати від громадян і службових осіб, які порушують громадський порядок, припинення правопорушень та дій, що перешкоджають здійсненню повноважень міліції, виносити на місці усне попередження особам, які допустили малозначні адміністративні порушення, а в разі невиконання зазначених вимог застосовувати заходи примусу, передбачені Законом України "Про міліцію".

7.2. Перевіряти у громадян при підозрі у вчиненні правопорушень документи, що посвідчують їх особу, а також документи, необхідні для з'ясування питання щодо додержання правил норм і стандартів у сфері безпеки дорожнього руху.

7.3. Зупиняти транспортні засоби лише в разі: порушення правил дорожнього руху водіями; відсутності номерного знака на транспортному засобі або наявності номерного знака, який не відповідає встановленим вимогам, закріплений у не встановленому для цього місці, закритий іншими предметами чи забруднений, що не дозволяє чітко визначити символи номерного знака з відстані двадцяти метрів; наявності ознак, що свідчать про технічну несправність транспортного засобу; наявності даних, що свідчать про причетність транспортного засобу, його водія, пасажирів або вантажу до вчинення дорожньо-транспортної пригоди, злочину чи адміністративного правопорушення; перебування транспортного засобу в розшуку; наявності даних про використання транспортного засобу з протиправною метою; необхідності опитування водія чи пасажирів про обставини вчинення дорожньо-транспортної пригоди, злочину чи адміністративного правопорушення, свідками якого вони є або могли бути; необхідності залучення водія транспортного засобу для надання допомоги іншим учасникам дорожнього руху або працівникам міліції чи як свідка при оформленні протоколів про адміністративні правопорушення чи матеріалів дорожньо-транспортних пригод; проведення цільових заходів (операції, відпрацювання, оперативні плани) для перевірки документів на право користування і керування транспортним засобом, документів на транспортний засіб; виконання рішень про обмеження чи заборону руху, прийнятих уповноваженими на це державними органами; якщо спосіб закріплення вантажу на транспортному засобі створює небезпеку для інших учасників дорожнього руху; порушення визначеного порядку встановлення і використання на транспортному засобі спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв. Оглядати транспортні засоби, перевіряти у водіїв посвідчення водія та реєстраційні документи на транспортний засіб, наявність поліса обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, (страхового сертифіката "Зелена картка"), у випадках, передбачених законодавством, ліцензійної картки на транспортний засіб, а в разі спільних з іншими службами ОВС заходів - відповідність вантажів, що перевозяться, товарно-транспортним та іншим документам. Перевіряти транспортні засоби за базами даних автоматизованих інформаційно-пошукових систем Державтоінспекції МВС і в передбачених законодавством випадках доставляти ці транспортні засоби, документи та вантажі до територіальних ОВС для прийняття рішення згідно з Кримінальним процесуальним кодексом України.

7.4. Обмежувати або забороняти у випадках затримання злочинців при аваріях, інших надзвичайних обставинах, що загрожують життю і здоров'ю людей, рух транспортних засобів і пішоходів на окремих ділянках вулиць і автомобільних доріг.

7.5. Забезпечувати направлення на медичний огляд водіїв за наявності підстав вважати, що вони перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції (далі - стан сп'яніння), згідно з ознаками такого стану, установленими пунктами 1.3, 1.4 глави 1 Інструкції про виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, затвердженої наказом Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства охорони здоров'я України від 09.09.2009 № 400/666, зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 06.10.2009 за № 931/16947, та проведення огляду водія транспортного засобу з метою виявлення стану алкогольного сп'яніння із застосуванням спеціальних технічних засобів, перелік яких визначено пунктом 3 Переліку технічних засобів, що використовуються в підрозділах Державтоінспекції МВС для виявлення та фіксування порушень правил дорожнього руху, затвердженого наказом Міністерства внутрішніх справ України від 01.03.2010 № 33, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 30.03.2010 за № 262/17557, затримувати, відстороняти від керування транспортними

засобами осіб, які перебувають у стані сп'яніння, а також тих, які не мають посвідчення водія та реєстраційного документа на транспортний засіб, тимчасово затримувати транспортний засіб шляхом блокування або доставляння його для зберігання на спеціальний майданчик чи стоянку (якщо розміщення затриманого транспортного засобу суттєво перешкоджає дорожньому руху), в тому числі за допомогою спеціального автомобіля - евакуатора, тимчасово вилучати посвідчення водія транспортного засобу та ліцензійну картку на транспортний засіб.

7.6. Використовувати технічні засоби та технічні прилади для виявлення та фіксації порушень ПДР. Отримані фактичні дані направляти за належністю чи використовувати при складанні адміністративних матеріалів.

7.7. Вживати заходів профілактичного та адміністративного впливу за порушення законодавства у сфері безпеки дорожнього руху. Здійснювати в установленому законодавством порядку особистий огляд, перевірку речей, транспортного засобу і вантажу, вилучення речей і документів, адміністративне затримання.

7.8. Вимагати від фізичних та юридичних осіб усунення порушень правил утримання та експлуатації автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів, обмежувати або забороняти проведення ремонтно-будівельних робіт та інших заходів на автомобільних дорогах, вулицях і залізничних переїздах, якщо при цьому не дотримуються вимоги із забезпечення безпеки дорожнього руху.

7.9. При проведенні спеціальних заходів із супроводження посадових осіб, відносно яких здійснюється державна охорона, до їх закінчення припиняти проведення ремонтно-будівельних та інших робіт.

7.10. Забороняти експлуатацію транспортних засобів, які здійснюють перевезення пасажирів, без ліцензії, що підлягають обов'язковому технічному контролю, але не пройшли його, не мають номерних знаків, у конструкцію яких внесені зміни без відповідного дозволу, мають знищені, змінені або підроблені ідентифікаційні номери вузлів і агрегатів або державні реєстраційні номерні знаки, а також ідентифікаційні номери вузлів і агрегатів, які не відповідають записам у реєстраційних документах транспортного засобу.

7.11. Затримувати і доставляти в установленому законодавством порядку транспортні засоби для тимчасового зберігання на спеціальних майданчиках чи стоянках.

7.12. Вилучати в громадян та службових осіб предмети і речі, заборонені або обмежені в обігу, а також документи з ознаками підробки, що стосуються сфери безпеки дорожнього руху, з подальшою їх передачею за призначенням в установленому порядку.

7.13. Використовувати безперешкодно транспортні засоби, що належать підприємствам, установам, організаціям і громадянам (крім транспортних засобів дипломатичних, консульських та інших представництв іноземних держав, міжнародних організацій, транспортних засобів спеціального призначення), для проїзду до місця події, стихійного лиха, доставлення до лікувальних закладів осіб, які потребують невідкладної медичної допомоги, або для доставлення правопорушників до підрозділу міліції.

7.14. Використання з цією метою транспортних засобів, що належать підприємствам, установам і організаціям, здійснюється безплатно. Відшкодування збитків та витрат за використання транспорту громадян здійснюється відповідно до вимог чинного законодавства України.

7.15. Застосовувати заходи фізичного впливу, спеціальні засоби та вогнепальну зброю у випадках і в порядку, передбачених Законом України "Про міліцію".

**8. Обліково-аналітична робота підрозділів ДПС**

8.1. Обліку й аналізу підлягають:

8.1.1. ДТП на території обслуговування незалежно від наслідків, що настали, і заходи з їх попередження.

8.1.2. Злочини, пов'язані з використанням транспортних засобів та якими незаконно заволоділи.

8.1.3. Адміністративна практика.

8.1.4. Стан дисципліни і дотримання законності в діяльності працівників підрозділів ДПС.

8.1.5. Місця концентрації ДТП та аварійно-небезпечні ділянки вулично-дорожньої мережі на території обслуговування.

8.2. Відомості про ДТП реєструються в журналі обліку дорожньо-транспортних пригод.

8.3. При використанні електронно-обчислювальної техніки відомості про ДТП також повинні бути систематизовані у відповідній базі даних.

8.4. Журнал обліку ДТП ведеться в черговій частині. Там, де чергова частина штатом не передбачена, ведення журналу обліку ДТП здійснюється працівником, на якого покладено виконання цих обов'язків.

8.5. Організація обліково-аналітичної роботи покладається на начальників управлінь (відділів) Державтоінспекції МВС ГУМВС, УМВС відділів (відділень) Державтоінспекції МВС з обслуговування адміністративних територій міст, районів, районів у містах, командирів стройових підрозділів та їх заступників.

8.6. Безпосередньо облік і аналіз здійснюються працівниками, на яких згідно з функціональними обов'язками покладено виконання цієї роботи.

**9. Розстановка сил та засобів підрозділів ДПС**

9.1. Організація служби підрозділів ДПС здійснюється виходячи з наявності сил і засобів, з урахуванням місць концентрації ДТП та аварійно-небезпечних ділянок вулично-дорожньої мережі на території обслуговування, протяжності автомобільних доріг, вулиць і особливостей руху ними, наявності технічних засобів та приладів фіксації порушень ПДР, технічних приладів регулювання дорожнього руху, інтенсивності руху транспортних засобів і пішоходів, часу доби, дня тижня, пори року.

9.2. Розстановка сил і засобів підрозділів ДПС здійснюється на підставі дислокації маршрутів патрулювання і постів, яка розробляється з урахуванням місць концентрації дорожньо-транспортних пригод та аварійно-небезпечних ділянок вулично-дорожньої мережі.

9.3. Дислокація включає в себе: визначену ділянку вулично-дорожньої мережі, оцінку оперативної обстановки, перелік постів і маршрутів патрулювання, у тому числі додаткових, які підлягають закриттю в період ускладнення оперативної обстановки, види нарядів ДПС (піший у складі автопатруля), порядок взаємодії і зв'язку між ними та іншу необхідну інформацію (місця розташування і телефони закладів охорони здоров'я, ОВС, станцій технічного обслуговування, організованих стоянок та інших об'єктів сервісу).

9.4. Дислокація маршрутів патрулювання і постів підрозділів ДПС розробляється керівником відділу (відділення) Державтоінспекції міських і районних органів внутрішніх справ, підрозділу ДПС Державтоінспекції (далі - керівник підрозділу ДАІ) в межах території, що обслуговується, на основі аналізу аварійності за місцями, днями, часом доби скоєння ДТП і з урахуванням інтенсивності руху, з обов'язковим погодженням начальником ОВС, затверджується керівником управління (відділу) Державтоінспекції ГУМВС, УМВС і підлягає перегляду не менше одного разу на півріччя. За рішенням керівника підрозділу ДАІ дислокація переглядається негайно.

9.4.1. Маршрут патрулювання визначається керівником підрозділу ДАІ:

- на автомобільних дорогах державного значення між стаціонарними постами ДПС;
- на автомобільних дорогах державного значення без стаціонарних постів ДПС у межах території обслуговування.

9.4.2. На вулично-дорожній мережі населених пунктів (крім автомобільних доріг державного значення) дозволяється піше патрулювання з використанням технічних засобів як спосіб несення служби виключно в місцях концентрації ДТП, на аварійно-небезпечних ділянках та в місцях проведення спеціальних заходів.

9.4.3. Не допускається несення дорожньо-патрульної служби в пішому порядку на автомобільних дорогах державного значення, крім випадків забезпечення безпеки дорожнього руху під час проведення спеціальних заходів.

9.5. Дислокація маршрутів патрулювання і постів підрозділів ДПС є складовою частиною єдиної дислокації по охороні громадського порядку.

9.6. На кожний маршрут патрулювання (пост) складається картка маршруту патрулювання, поста. Один примірник картки зберігається у відділах (відділеннях) Державтоінспекції МВС з обслуговування адміністративних територій міст, районів, районів у містах, другий видається старшому наряду ДПС на час несення служби.

Розташування наряду (службового автомобіля) ДПС для здійснення профілактичних заходів у схемі маршруту патрулювання визначається виключно на аварійно-небезпечних ділянках вулично-дорожньої мережі та в місцях концентрації ДТП з урахуванням часу доби, інтенсивності руху та виду правопорушень, з причини яких стаються ДТП.

9.7. Розрахунок сил і засобів та розстановка нарядів ДПС відповідно до дислокації маршрутів патрулювання і постів розробляються на І добу і затверджуються керівником управління (відділу) Державтоінспекції МВС ГУМВС, УМВС, відділу (відділення) Державтоінспекції МВС з обслуговування адміністративних територій міст, районів, районів у містах.

9.8. Робоча зміна нарядів ДПС не повинна перевищувати 8 годин. У разі службової необхідності тривалість робочого часу працівників підрозділів ДПС може бути збільшена до 12 годин на підставі

наказу начальника ГУМВС, УМВС з чітко визначеними і обґрунтованими причинами видання такого наказу (дія такого наказу не повинна перевищувати 30 діб).

Порядок компенсації за службу в понаднормовий час, у дні щотижневого відпочинку та святкові дні встановлено пунктом 3.7 розділу III Інструкції про порядок виплати грошового забезпечення особам рядового і начальницького складу органів внутрішніх справ, затвердженої наказом МВС України від 31 грудня 2007 року № 499, зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 12 березня 2008 року за № 205/14896 (із змінами).

9.9. Режим роботи особового складу підрозділу ДПС встановлюється за щомісячним графіком, який затверджується командиром підрозділу ДПС. У графіку вказуються дні й години несення служби кожним працівником та їх вихідні дні.

**10. Організація оперативного керуваннясилами та засобами підрозділів ДПС**

10.1. Оперативне управління силами і засобами стройових підрозділів ДПС здійснюють чергові частини управлінь (відділів) Державтоінспекції МВС, що перебувають в оперативному підпорядкуванні чергових частин ГУМВС, УМВС та Департаменту Державтоінспекції МВС.

10.2. Роботу чергової частини організовує начальник управління (відділу) Державтоінспекції ГУМВС, УМВС, а в разі його відсутності - особа, що виконує його обов'язки. Затвердження графіка несення служби, установлення порядку підміни осіб добового наряду, їх відсторонення в разі потреби від чергування здійснюються начальником управління (відділу) Державтоінспекції МВС ГУМВС, УМВС або особою, що виконує його обов'язки.

10.3. Наряди чергових частин управлінь (відділів) Державтоінспекції МВС ГУМВС, УМВС керуються чинним законодавством України у сфері дорожнього руху, охорони громадського порядку, запобігання злочинам та їх розкриття, а також цією Інструкцією.

10.4. На чергову частину управління (відділу) Державтоінспекції ГУМВС, УМВС покладаються такі завдання:

10.4.1. Збір, оброблення та узагальнення інформації про стан безпеки дорожнього руху на території, що обслуговується, та своєчасне інформування керівництва управління (відділу) Державтоінспекції МВС ГУМВС та Департаменту Державтоінспекції МВС.

Інструкція про порядок приймання, реєстрації та розгляду в органах і підрозділах внутрішніх справ України заяв і повідомлень про злочини, що вчинені або готуються, затверджена наказом МВС від 14 квітня 2004 року № 400 , зареєстрована у Міністерстві юстиції України 6 травня 2004 року за № 571/9170.

10.4.2. Оперативне керування силами і засобами підрозділів Державтоінспекції МВС з метою забезпечення безперебійного та безпечного дорожнього руху, регулювання руху транспортних потоків, ліквідації заторів у русі, контролю за виконанням правил, норм і стандартів у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху.

10.4.3. Організаційні заходи щодо забезпечення безпечного та безперешкодного проїзду автомобілів з посадовими особами, стосовно яких здійснюється державна охорона, супроводження небезпечного вантажу, делегацій, а також відстеження ситуації під час планування та проведення масових заходів на території обслуговування, контроль виїзду та пересування організованих груп людей, що рухаються до інших регіонів держави. Термінова підготовка та передача інформації по вказаних заходах до чергових частин ГУМВС, УМВС та Департаменту Державтоінспекції МВС.

10.4.4. У разі скоєння ДТП, внаслідок якої учасники дорожнього руху не мають змоги повідомити про це рідних чи близьких родичів, чергові Державтоінспекції МВС в обов'язковому порядку інформують родичів про факт ДТП і місцезнаходження учасників дорожнього руху, про що робляться відповідні відмітки (у тому числі ступінь родинних стосунків та час передачі інформації) у журналі записів чергового та на роздруківці фабул ДТП.

10.4.5. Приймання та передача повідомлень і заяв про ДТП, злочини й інші правопорушення до чергових частин територіальних ОВС.

10.4.6. Оперативне забезпечення розкриття злочинів по "гарячих слідах".

10.4.7. Здійснення організаційних заходів, пов'язаних з виїздом на місця ДТП для оформлення і проведення невідкладних дій, а також ужиття заходів щодо ліквідації наслідків цих ДТП.

10.4.8. Організація розшуку і затримання транспортних засобів, якими незаконно заволоділи, та транспортних засобів, водії яких зникли з місця скоєння ДТП.

10.4.9. Організація взаємодії нарядів стройових підрозділів ДПС з іншими службами і підрозділами ОВС.

10.4.10. Видача особовому складу і приймання від нього озброєння, оперативно-технічних і

спеціальних засобів, іншого майна та забезпечення їх зберігання у спеціальному приміщенні чергової частини.

10.4.11. Забезпечення дотримання внутрішнього розпорядку, охорона адмінбудівлі та території підрозділу Державтоінспекції МВС, контроль за дотриманням правил пожежної безпеки і санітарних норм.

10.4.12. Здійснення інформаційно-довідкової роботи.

10.4.13. Приймання заяв від громадян за відсутності керівництва підрозділу, видача на їх прохання книги скарг і пропозицій.

10.4.14. Організація оповіщення та збору особового складу підрозділів Державтоінспекції МВС.

10.5. Черговий по управлінню (відділу) Державтоінспекції МВС у разі надходження інформації від міськрайвідділів внутрішніх справ:

10.5.1. Фіксує надану інформацію в журналі для записів чергового або в журналі реєстрації інформації про злочин (далі - ЖРПЗ) та виконує свої функції по реагуванню на неї відповідно до змісту отриманої інформації доповідає керівництву управління (відділу) Державтоінспекції МВС, направляє наряд ДПС на місце пригоди, передає інформацію до чергової частини міськрайоргану за територіальністю, відслідковує своєчасне надходження каналами електронної пошти та телетайпом відповідних телеграм тощо.

10.5.2. Організовує виїзд працівників Державтоінспекції МВС на місця скоєння ДТП, в тому числі з тяжкими наслідками або таких, що призвели до значного забруднення навколишнього природного середовища, інших пригод та подій, що можуть мати громадський резонанс.

10.6. У випадках ненадання інформації з міськрайвідділів внутрішніх справ про ДТП, інші події, що стосуються безпеки дорожнього руху, несвоєчасного направлення відповідних телеграм черговий управління (відділу) Державтоінспекції МВС доповідає про це черговому ГУМВС, УМВС для вжиття необхідних заходів.

10.7. При забезпеченні супроводження автомобілів з посадовими особами, стосовно яких здійснюється державна охорона, обов'язки начальника чергової частини, старшого інспектора - чергового або його помічника полягають у:

10.7.1. Знанні програми проведення спеціальних заходів у цілому, часу, маршруту проїзду, розрахунку сил і засобів підрозділів Державтоінспекції МВС щодо забезпечення безпечного і безперешкодного проїзду, схеми організації зв'язку, порядку розташування нарядів ДПС та інших відомостей, необхідних для виконання покладених на них обов'язків.

10.7.2. Отриманні в установленому порядку оперативної інформації стосовно проведення спеціальних заходів, її негайній передачі безпосередньому начальникові, іншим посадовим особам, яких ця інформація стосується, реєстрації та фіксуванні її в установленому порядку, доведенні команд до виконавців.

10.7.3. Отриманні від посадових осіб підрозділів Державтоінспекції МВС інформації про стан дорожньої обстановки на маршрутах проїзду, готовність сил і засобів підрозділів Державтоінспекції МВС до виконання поставлених завдань.

10.7.4. Здійсненні контролю за дисципліною радіообміну, фіксуванні порушень.

10.7.5. Інформуванні нарядів про вихід, проходження кортежу, зміни в маршруті руху та інші відомості. Негайній доповіді відповідальному за загальне керівництво силами і засобами підрозділів Державтоінспекції МВС, відповідальному за організацію взаємодії підрозділів Державтоінспекції МВС, які задіяні на забезпечення спеціальних заходів, про виникнення нештатних ситуацій на маршрутах пересування.

10.8. Для забезпечення ефективної роботи, координації дій у стройових підрозділах ДПС організовується функціонування чергових частин із розміщенням у них стаціонарних радіостанцій, які відповідно до технічних характеристик повинні забезпечувати якісний зв'язок по всій території обслуговування. Табельна вогнепальна зброя, спеціальні засоби та інше майно, закріплене за особовим складом підрозділу, може зберігатися у спеціальному приміщенні цієї чергової частини відповідно до чинного законодавства України.

10.9. У разі відсутності радіозв'язку (відсутність покриття, вихід з ладу радіостанції) працівник підрозділу ДПС негайно доповідає про це черговому (командиру підрозділу) у телефонному режимі з подальшим виходом на зв'язок кожні 30 хвилин для міської місцевості та кожну годину для сільської місцевості.

10.10. За наявності встановлених у чергових частинах підрозділів Державтоінспекції моніторів для контролю за місцями перебування нарядів ДПС на маршрутах патрулювання, службові транспортні засоби яких обладнано датчиками систем GPS-навігації, вони використовуються працівниками цих

чергових частин для оперативного керування силами та засобами підрозділів Державтоінспекції.

10.11. У разі встановлення на стаціонарних постах ДПС ДАІ системи відеофіксації транспортних засобів з розпізнаванням номерних знаків черговий здійснює контроль за їх роботою, забезпечує перевірку за базами даних автоматизованих інформаційно-пошукових систем Державтоінспекції транспортних засобів, що затримані з використанням цієї системи.

**11. Підготовка та інструктаж нарядів ДПС**

11.1. Підготовка, інструктаж і розвід нарядів ДПС здійснюються відповідно до вимог нормативно-правових актів МВС.

11.2. Інструктаж нарядів здійснюється у визначеному командиром підрозділу ДПС місці, як правило, у спеціально обладнаному приміщенні (навчальному класі).

11.3. Особи, призначені в наряд ДПС для несення служби, прибувають до підрозділу не пізніше ніж за 30 хвилин до початку інструктажу та доповідають про прибуття і готовність до несення служби своєму командирові.

11.4. Працівники підрозділів ДПС, які заступають у наряд ДПС, повинні знати:

заходи особистої безпеки під час поводження з табельною вогнепальною зброєю;

підстави застосування табельної вогнепальної зброї, спеціальних засобів та фізичної сили;

оперативну обстановку на закріпленій території;

розстановку нарядів ДПС на території обслуговування підрозділу характеристику маршрутів патрулювання та умови несення служби на них, позивні або контактні телефони нарядів, які несуть службу на суміжних постах (маршрутах);

вимоги законодавства, яке регламентує діяльність Державтоінспекції МВС;

комплектність, технічні характеристики та порядок використання технічних засобів та технічних приладів, які застосовуються для виявлення порушень правил, норм і стандартів у сфері безпеки дорожнього руху.

11.5. Працівники підрозділів ДПС, які заступають у наряд ДПС, повинні мати: охайний зовнішній вигляд; справне спорядження; єдиний формений одяг за сезоном; світловідбиваюче екіпірування; нагрудний знак; табельну вогнепальну зброю; жезл та інші спеціальні технічні засоби; список транспортних засобів, оголошених у розшук за останню добу, із зазначенням марки, державного реєстраційного номера, кольору, ідентифікаційного номера кузова, шасі (рами), особливих прикмет: словесні портрети, фотографії (фотороботи) осіб, які розшукуються; картку маршруту патрулювання, поста; журнал патрулювання; службове та водійське посвідчення; бланки протоколів про адміністративне правопорушення, постанов по справі про адміністративне правопорушення, тимчасових дозволів на право керування транспортними засобами та інших необхідних процесуальних документів; авторучку, олівець, лінійку (рулетку), записну книжку, свисток, кишеньковий ліхтарик; ПДР; витяг з Кодексу України про адміністративні правопорушення, що стосується безпеки дорожнього руху, службову сумку або планшет.

11.6. Інструктаж заступаючого на службу наряду ДПС проводить командир підрозділу ДПС або його заступник, про що робиться відмітка в книзі постових відомостей.

До проведення інструктажу можуть залучатись працівники інших служб та підрозділів ОВС.

11.7. Тривалість інструктажу не повинна перевищувати 30 хвилин.

11.8. Посадові особи Державтоінспекції МВС під час проведення інструктажу повинні:

11.8.1. Переконатися в готовності інспекторського складу підрозділів ДПС до несення служби, справності службових транспортних засобів, технічних засобів та приладів, вжити заходів до усунення недоліків.

11.8.2. Вибірково перевірити знання інспекторським складом підрозділів ДПС своїх прав та обов'язків, вимог законодавчих актів України, нормативно-правових актів МВС України, правил застосування і використання вогнепальної зброї, технічних засобів та приладів, заходів особистої безпеки.

11.8.3. Інформувати працівників підрозділів ДПС про стан аварійності та оперативної обстановки на території обслуговування.

11.8.4. Інформувати інспекторський склад підрозділів ДПС про розташування місць концентрації ДТП, причини їх скоєння (дорожні умови, порушення ПДР, стан проїзної частини тощо).

11.8.5. Інформувати інспекторський склад підрозділів ДПС про обставини порушення законності і порядку несення служби за минулу добу та інші надзвичайні події.

11.8.6. Роз'яснити порядок здійснення зміни нарядів ДПС, зв'язку та взаємодії з іншими службами ОВС у разі виникнення нештатної ситуації.

11.8.7. Попередити про недопущення порушень законності, службової дисципліни.

11.8.8. Звернути увагу працівників на необхідність увічливого, уважного ставлення до учасників дорожнього руху. Зобов'язати їх при несенні служби неухильно виконувати вимоги ПДР і заходи особистої безпеки.

11.8.9. Здійснити розстановку нарядів, призначити старших нарядів ДПС.

11.8.10. Оголосити пости і маршрути патрулювання з визначенням конкретного завдання та видати маршрутні картки.

11.9. Інструктаж завершується наказом про заступлення нарядів ДПС на службу по забезпеченню безпеки дорожнього руху та охороні громадського порядку.

**12. Організація та порядок несеннядорожньо-патрульної служби**

12.1. Основними формами несення служби є:

12.1.1. Патрулювання на транспортних засобах.

12.1.2. Піше патрулювання.

12.1.3. Несення служби на постах (у тому числі стаціонарних).

12.1.4. Здійснення регулювально-розпорядчих дій.

12.1.5. Супроводження транспортних засобів та ескортування посадових осіб, відносно яких здійснюється державна охорона.

12.1.6. Супроводження транспортних засобів або їх колон (5 і більше одиниць), організованих груп дітей, небезпечних, великовагових або великогабаритних вантажів.

12.2. Нагляд за дорожнім рухом здійснюється з використанням транспортних засобів чи в пішому порядку.

12.3. Під час несення служби на транспортних засобах застосовуються такі тактичні способи:

12.3.1. Рух у потоці транспортних засобів.

12.3.2. Розміщення патрульного автомобіля на аварійно-небезпечних ділянках вулично-дорожньої мережі або в місцях концентрації ДТП (для усунення небезпеки та з метою припинення порушень ПДР водіями і пішоходами). Забороняється використання такого тактичного способу на автомобільних дорогах державного значення поза межами населених пунктів.

12.3.3. Дислокація патрульного автомобіля в місцях його найкращої видимості для всіх учасників дорожнього руху з одночасним пішим переміщенням працівника до найбільш напружених ділянок руху.

12.3.4. Використання спеціальних технічних засобів, які мають функції фото-, кінозйомки, відеозапису чи засобів фото- і кінозйомки, відеозапису, з метою фіксації порушень ПДР. Застосування того чи іншого способу та інші конкретні завдання ставляться на інструктажах відповідно до стану аварійності та дисципліни учасників дорожнього руху, що склалися на посту, маршруті.

12.4. Піше патрулювання нарядом ДПС застосовується з метою забезпечення безпеки дорожнього руху на невеликих за протяжністю, напружених за інтенсивністю та небезпечних за аварійністю ділянках вулично-дорожньої мережі (крім автомобільних доріг державного значення), на стаціонарних постах ДПС ДАІ, у населених пунктах, при виконанні розпорядчо-регулювальних дій та забезпеченні спеціальних заходів. Місце несення служби при цьому вибирається за умови надання можливості працівникові ДПС своєчасно фіксувати і припиняти адміністративні правопорушення у сфері дорожнього руху без створення аварійних обстановок чи перешкод у русі.

12.5. При несенні служби на стаціонарних постах ДПС ДАІ, участі в проведенні цільових заходів (операцій, відпрацювань, оперативних планів) працівниками ДПС особлива увага приділяється:

12.5.1. Забезпеченню оперативного реагування на повідомлення про злочини.

12.5.2. Виявленню транспортних засобів, які перебувають у розшуку або якими незаконно заволоділи, та встановленню причетних до таких заволодінь осіб.

12.5.3. Затриманню транспортних засобів, що використовувалися при скоєнні злочинів, транспортних засобів, які зникли з місць ДТП.

12.5.4. Протидії нелегальній міграції.

12.5.5. Наданню всебічної практичної допомоги учасникам дорожнього руху у межах своєї компетенції.

12.6. Стаціонарні пости ДПС забезпечуються службовою документацією, довідковими матеріалами, спеціальною технікою та засобами, перелік яких визначено в додатку 1 до Положення про

стаціонарні пости дорожньо-патрульної служби Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України, затвердженого наказом МВС України від 4 травня 2011 року № 177, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 24 травня 2011 року за № 626/19364 (із змінами).

Для оперативного реагування на ускладнення дорожньої обстановки та виїзду на місце ДТП в межах закріплених територій кількість особового складу для несення служби на стаціонарному посту ДПС повинна бути не менше чотирьох працівників ДПС у зміну, два з яких здійснюють нагляд за дорожнім рухом на службовому транспортному засобі на маршруті патрулювання, прилеглому до стаціонарного поста ДПС.

12.7. Основними методами несення служби є:

12.7.1. Спостереження за дорожнім рухом. Під спостереженням за дорожнім рухом слід розуміти візуальний або за допомогою працюючих в автоматичному режимі спеціальних технічних засобів, які мають функції фото-, кінозйомки, відеозапису чи засобів фото- і кінозйомки, відеозапису, контроль за дотриманням учасниками дорожнього руху встановлених правил, норм та стандартів у сфері безпеки дорожнього руху, доцільністю та ефективністю організації дорожнього руху на посту, маршруті.

12.7.2. Розпорядчо-регулювальні дії. Розпорядчо-регулювальні дії - це дії, які застосовуються з метою усунення перешкод у русі, надання можливої допомоги учасникам руху в місцях тимчасових заторів, де трапилося стихійне лихо або ДТП, при забезпеченні проведення масових та спеціальних заходів, при несправній світлофорній сигналізації тощо. До таких дій належить регулювання дорожнього руху за допомогою жестів (руками, жезлом) та свистка.

12.7.3. Застереження учасників дорожнього руху від порушень правил, норм і стандартів у сфері безпеки дорожнього руху. Застереження учасників дорожнього руху є впливом на їх поведінку самим перебуванням працівника підрозділу ДПС на найбільш напруженій ділянці маршруту, на місці пригоди або стихійного лиха, а також за допомогою роз'яснення водіям ПДР при зупиненні транспортних засобів.

12.7.4. Втручання при правопорушеннях. Втручання при правопорушеннях полягає в реагуванні на дії громадян з метою профілактики, запобігання правопорушенням та їх припинення.

12.8. При несенні служби на маршруті патрулювання (посту) працівник підрозділу ДПС зобов'язаний шляхом умілого вибору форм і методів, застосування технічних засобів та приладів активно впливати на процес руху.

12.9. При контролі за дорожнім рухом працівник підрозділу ДПС активно реагує на порушення, що можуть стати причиною ДТП.

12.10. При контролі за рухом транспортних засобів на патрульному автомобілі (мотоциклі) для зупинення транспортного засобу, водій якого порушив ПДР, використовуються спеціальні світлові і звукові сигнальні пристрої, жести рукою або жезлом. Водієві патрульного автомобіля (мотоцикла) при цьому потрібно дотримуватись заходів безпеки і зупинятися в безпосередній близькості позаду автомобіля-порушника, причому екіпаж повинен бути готовий до його можливих раптових маневрів.

12.11. При зупинці транспортного засобу повинна враховуватись дорожня обстановка, безпека інших учасників дорожнього руху. Для припинення правопорушення у виключних випадках (достатні підстави вважати, що водій підозрюється у скоєнні злочину, залишив місце ДТП, створює аварійні ситуації іншим учасникам руху) дозволяється зупинка у місцях, заборонених ПДР, крім залізничних переїздів.

12.12. Спеціальні світлові та звукові сигнальні пристрої, що встановлені на службових транспортних засобах підрозділів ДПС, повинні використовуватись працівниками ДПС за умови забезпечення безпеки дорожнього руху:

- при виконанні невідкладних службових завдань;
- під час супроводження транспортних засобів та ескортування посадових осіб, відносно яких здійснюється державна охорона, транспортних засобів або їх колон (5 і більше одиниць), організованих груп дітей, небезпечних, великовагових або великогабаритних вантажів;
- для зупинки транспортного засобу правопорушника та припинення порушення ним ПДР;
- при оформленні матеріалів ДТП;
- під час тимчасового обмеження або заборони руху транспортних засобів для забезпечення безперешкодного проїзду осіб, відносно яких здійснюється державна охорона, блокування проїзної частини автодороги (вулиці) для затримання правопорушника, охорони громадського порядку під час проведення масових заходів.

**13. Підстави для зупинки працівником Державтоінспекції МВС транспортного засобу**

13.1. Підставою для зупинення транспортних засобів є:

13.1.1. Порушення ПДР

13.1.2. Відсутності номерного (них) знака (ів) на транспортному засобі або наявності номерного знака, який не відповідає встановленим вимогам, закріплений у не встановленому для цього місці, закритий іншими предметами чи забруднений, що не дозволяє чітко визначити символи номерного знака з відстані двадцяти метрів.

13.1.3. Наявність ознак, які свідчать про технічну несправність транспортного засобу.

13.1.4. Наявність даних, що свідчать про причетність транспортного засобу, його водія, пасажирів або вантажу до вчинення дорожньо-транспортної пригоди, злочину чи адміністративного правопорушення.

13.1.5. Перебування транспортного засобу в розшуку, наявність даних про використання транспортного засобу з протиправною метою.

13.1.6. Необхідність опитування водія чи пасажирів про обставини скоєння ДТП, адміністративного правопорушення, злочину, свідками якого вони є або могли бути.

13.1.7. Необхідність залучення водія транспортного засобу для надання допомоги іншим учасникам дорожнього руху або працівникам міліції чи як свідка при оформленні протоколів про адміністративні правопорушення чи матеріалів дорожньо-транспортних пригод.

13.1.8. Проведення цільових заходів (операції, відпрацювання, оперативні плани) для перевірки документів на право користування і керування транспортним засобом, документів на транспортний засіб.

13.1.9. Виконання рішень уповноважених на те державних органів про обмеження чи заборону руху.

13.1.10. Якщо спосіб закріплення вантажу на транспортному засобі створює небезпеку для інших учасників дорожнього руху.

13.1.11. Порушення визначеного порядку встановлення і використання на транспортному засобі спеціальних світлових або звукових сигнальних пристроїв.

**14. Порядок зупинки транспортного засобу**

14.1. У разі прийняття працівником підрозділу ДПС рішення про зупинку транспортного засобу останній повинен врахувати всі його наслідки (причину зупинки, дорожні умови, інтенсивність руху, освітлення або видимість ділянки дороги, можливий досвід водія).

14.2. Сигнал про зупинку транспортного засобу подається працівником підрозділу ДПС у зрозумілій для водіїв формі (сигналів), за допомогою жезла регулювальника, свистка чи рукою. При цьому жезлом (рукою) вказується безпосередньо на транспортний засіб, який зупиняється, та на пропоноване місце зупинки.

14.3. Зупинка транспортного засобу правопорушника для припинення порушень правил дорожнього руху під час руху патрульним автомобілем повинна здійснюватись з використанням спеціальних звукових та світлових пристроїв з дотриманням заходів безпеки.

14.4. У місцях де зупинка транспортного засобу може створити перешкоду у русі чи аварійну обстановку, інформація про порушення ПДР з приладу фото- відео фіксації каналами зв'язку передається на найближчий стаціонарний пост ДПС ДАІ де автомобіль правопорушника зупиняється та до особи, що допустила порушення вживаються заходи у порядку згідно з чинним законодавством.

14.5. Місце для зупинки транспортного засобу працівник підрозділу ДПС повинен вказувати так, щоб після повної зупинки останній знаходився попереду патрульного автомобіля (автобуса, мотоцикла) чи поста на відстані до 20 метрів.

14.6. Після повної зупинки транспортного засобу працівник підрозділу ДПС повинен підійти до водія з дотриманням заходів особистої безпеки.

14.7. Під час звернення до водія працівник Державтоінспекції зобов'язаний привітатися, чітко й зрозуміло назвати свою посаду, звання та прізвище, повідомити про причину зупинки транспортного засобу, суть скоєного правопорушення у випадку його вчинення та висловити вимогу про пред'явлення водієм для перевірки посвідчення на право керування транспортним засобом, реєстраційного документа на транспортний засіб та поліса (сертифіката) обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

**15. Дії працівників підрозділів ДПС при порушенні учасником дорожнього руху вимог ПДР**

15.1. При порушенні учасником дорожнього руху ПДР працівник підрозділу ДПС:

15.1.1. Уживає заходів щодо припинення адміністративного правопорушення;

15.1.2. Проводить заходи по тимчасовому затриманню транспортного засобу, у випадках, передбачених чинним законодавством, шляхом його блокування за допомогою технічних пристроїв або доставлення на спеціальний майданчик чи стоянку.

15.1.3. Тимчасово вилучає посвідчення водія у випадках, передбачених чинним законодавством.

15.1.4. Тимчасово вилучає ліцензійну картку на транспортний засіб у випадках, передбачених чинним законодавством.

15.1.5. Використовує спеціальні технічні засоби (у тому числі засоби тест-контролю), дозволені до застосування МОЗ і Держспоживстандартом, на місці зупинки транспортного засобу для огляду водіїв, щодо яких є підстави вважати, що вони перебувають у стані сп'яніння. Якщо при перевірці документів виявлено ознаки їх підробки, ці документи вилучаються, про що складається рапорт, а особа, яка їх пред'явила, доставляється до територіального підрозділу ОВС.

15.2. Водії, які не мають або позбавлені права керування транспортними засобами, підлягають відстороненню від керування ними.

15.3. Відсторонення водія від керування транспортним засобом здійснюється шляхом тимчасового затримання цього транспортного засобу і доставлення на спеціальний майданчик або стоянку.

15.4. У разі надання посвідчення водія особою, яка позбавлена права керування транспортними засобами, уживаються заходи щодо доставляння цієї особи до підрозділу Державтоінспекції МВС, де начальником органу внутрішніх справ, начальником або заступником начальника відділення (відділу, управління), командиром або заступником командира окремого підрозділу ДПС Державтоінспекції МВС здійснюється вилучення цього посвідчення.

15.5. У випадках учинення учасником дорожнього руху злісної непокори або хуліганських дій, необхідності встановлення особи правопорушника чи підозрюваного у вчиненні злочину працівник підрозділу ДПС:

15.5.1. Припиняє протиправні дії шляхом вимагання від правопорушника припинити протиправні дії, застерігає про наслідки скоєного, попереджає останнього, що у разі продовження правопорушення до нього будуть вжиті заходи фізичного впливу та спеціальні засоби.

15.5.2. У разі наявності достатніх підстав застосовує відповідно до вимог Закону України "Про міліцію" фізичну силу або спеціальні засоби відносно такої особи.

15.5.3. Встановлює та фіксує дані свідків та очевидців протиправних дій особи.

15.5.4. Дотримуючись заходів особистої безпеки, доставляє таку особу до чергової частини територіального ОВС, де складає мотивований рапорт про обставини доставлення.

15.5.5. Уживає заходів щодо безпечного і безперешкодного проїзду територією поста або маршруту патрулювання колон або окремих автомобілів, що супроводжуються патрульними автомобілями Державтоінспекції МВС, а також транспортних засобів медичних установ, оперативно-рятувальних та пожежних служб, що рухаються з увімкненими спеціальними світловими та (або) звуковими сигнальними пристроями і мають відповідне кольорографічне пофарбування.

15.6. Протоколи про адміністративні правопорушення після закінчення зміни здаються командирові підрозділу ДПС, чи особі, яка його замінює, або працівникові, на якого покладено ці обов'язки, для реєстрації та передачі до відділів (відділень) Державтоінспекції МВС з обслуговування адміністративних територій міст, районів, районів у містах протягом однієї доби. Якщо передача протоколів припадає на вихідний чи святковий день, вона переноситься на наступний за ним робочий день.

15.7. Зупинення транспортних засобів, що належать спеціальним чи оперативним службам, які подають спеціальні звукові та світлові сигнали, здійснюється у випадках, коли наявні достовірні дані про те, що вказаними автомобілями незаконно заволоділи, користуються в протиправних цілях або водії, що ними керують, перебувають в стані сп'яніння, або які можуть створити небезпеку для інших учасників дорожнього руху.

15.8. При порушенні ПДР (за винятком розділів 8 (крім сигналу регулювальника), 10-18, 26, 27 та пункту 28.1 розділу 28) водіями оперативних транспортних засобів працівником підрозділу ДПС складається рапорт у якому зазначаються місце, час, марка транспортного засобу, його колір, номерний знак, обставини скоєного порушення ПДР та стаття Кодексу України про адміністративні правопорушення, якою передбачена відповідальність за його вчинення. Рапорт надсилається до відділу (відділення) Державтоінспекції МВС з обслуговування адміністративних територій міст, районів, районів у містах за місцем реєстрації такого транспортного засобу. У таких випадках можливе використання спеціальних технічних засобів фото- і кінозйомки, відеозапису.

15.9. При виявленні порушень правил перевезення великогабаритних, великовагових і небезпечних

вантажів працівник підрозділу ДПС тимчасово обмежує подальший рух зазначених транспортних засобів до усунення недоліків, обов'язково вживає заходів до прибирання цих транспортних засобів з проїзної частини шляхом доставляння до найближчої стоянки або безпечного місця для паркування, де останні не створюватимуть небезпеку для інших учасників дорожнього руху або екології, особливо темної пори доби або в умовах недостатньої видимості, доповідає командирові (начальникові) підрозділу і діє відповідно до його рішень.

15.10. При встановленні на маршруті патрулювання працівників міліції, які здійснюють зупинки транспортних засобів та подальші перевірки документів водія і вантажу, наряд ДПС доповідає командирові (начальникові) підрозділу або черговому і надалі діє за їх вказівкою.

У разі виявлення на маршруті патрулювання осіб, які здійснюють незаконні зупинки транспортних засобів та подальші перевірки документів водія і вантажу, наряд ДПС доповідає командирові (начальникові) підрозділу або черговому, затримує вказаних осіб та доставляє їх до територіального ОВС.

15.11. Організовує усунення перешкоди руху (несправний транспортний засіб, що зупинився, вантаж, який випав, тощо). Якщо негайне усунення цих перешкод неможливе, працівник підрозділу ДПС вживає заходів до завчасного позначення і огородження небезпечних місць тимчасовими технічними засобами організації дорожнього руху та попередження про них учасників дорожнього руху.

15.12. При несенні служби на маршруті патрулювання чи поста здійснює контроль за справністю технічних засобів регулювання (світлофорів, дорожніх знаків і т.ін.), а також за безпечним проведенням дорожніх робіт на проїзній частині.

15.13. Забороняє проведення дорожніх робіт на проїзній частині доріг без погодження Державтоінспекції МВС. При виникненні аварійних ситуацій такі роботи дозволяються за узгодженням командира підрозділу ДПС ДАІ з керівниками відділів (відділень) Державтоінспекції МВС з обслуговування адміністративних територій міст, районів, районів у містах управлінь (відділів) Державтоінспекції ГУМВС, УМВС.

**16. Дії працівників підрозділів ДПСпід час переслідування транспортних засобів**

16.1. Працівниками підрозділів ДПС допускається переслідування транспортних засобів з особами, що підозрюються в скоєнні злочину, водіїв, які не виконали вимогу працівника міліції про зупинку або зникли з місця ДТП, а також водіїв, що своїми діями наражають на небезпеку життя чи здоров'я інших учасників дорожнього руху.

16.2. При переслідуванні транспортного засобу правопорушника працівник підрозділу ДПС для координації дій інших нарядів ДПС доповідає оперативному черговому про:

місце початку переслідування;

модель, колір, номерний знак транспортного засобу;

причину переслідування (відповідність орієнтуванню, протиправні дії водія чи пасажирів такого транспортного засобу, підозра у причетності до скоєння злочину, підтверджена інформація про наявність в салоні автомобіля зброї або заручників, невиконання вимог про зупинку та ін.);

особливі прикмети автомобіля, водія або пасажирів;

видимі технічні пошкодження чи несправності;

постійно інформує про напрямок та маршрут руху транспортного засобу, який переслідується.

16.3. З метою забезпечення під час переслідування власної безпеки і безпеки інших учасників дорожнього руху працівник підрозділу ДПС повинен:

16.3.1. Передавати черговому інформацію про місцезнаходження та маршрут руху транспортного засобу, який переслідується з мінімальним інтервалом.

16.3.2. Використовувати гучномовний пристрій патрульного автомобіля для попередження інших учасників дорожнього руху про можливу небезпеку.

16.3.3. Під час переслідування постійно тримати ввімкненими ближнє світло фар, спеціальні звукові і світлові сигнали, встановлені на патрульному автомобілі.

16.3.4. Обирати безпечну швидкість руху автомобіля (мотоцикла) виходячи з конкретних умов, з урахуванням забезпечення максимальної безпеки інших учасників дорожнього руху.

16.3.5. Бути максимально уважним до дій водія та пасажирів переслідуваного транспортного засобу та інших учасників дорожнього руху, запобігати створенню аварійних обстановок.

16.3.6. При переслідуванні правопорушника водій патрульного автомобіля безпосередньо контролює дорожню обстановку, враховує поведінку переслідуваного автомобіля, забезпечуючи при цьому максимально можливу безпеку інших учасників руху. Працівник підрозділу ДПС, який перебуває

на пасажирському сидінні, контролює рух автомобіля правопорушника (напрямок руху, маршрут), веде переговори з черговим по радіозв'язку, інформує водія про зміну дорожньої обстановки.

Організація затримання транспортного засобу правопорушника, що переслідується нарядами ДПС, здійснюється черговим по підрозділу ДАІ.

За наявності датчиків систем GPS-навігації на службових транспортних засобах підрозділів ДПС ДАІ черговий по підрозділу ДАІ, маючи інформацію про їх місцезнаходження та про напрямок руху транспортного засобу правопорушника, визначає місце його зупинки та затримання і віддає відповідний наказ нарядам ДПС, що перебувають найближче до цього місця, прибути туди та вжити заходів щодо затримання правопорушника.

16.3.7. Після зупинки транспортного засобу, що переслідувався, дотримуватись вимог розділу 23 цієї Інструкції, а також:

- негайно доповісти черговому по підрозділу (командиру) про місце, де закінчено переслідування, та одночасно визначитись з необхідністю надання допомоги іншими нарядами ДПС для затримання підозрюваних;

- зупиняти патрульний автомобіль лише позаду транспортного засобу, який переслідувався, на відстані не менше 10 метрів;

- відповідно до вимог Закону України "Про міліцію" приготувати до застосування табельну вогнепальну зброю;

- використовуючи для особистого захисту корпус патрульного автомобіля, за допомогою гучномовця або голосом дати водієві та пасажирам транспортного засобу, який переслідувався (далі - затримані), команду: "Заглушити двигун! Без команди не відкривати дверцята автомобіля! Викинути через відкриті вікна зброю та ключі запалювання! По одному, починаючи з водія, виходити з салону з піднятими руками та ставати обличчям до дверцят автомобіля!";

- після безумовного виконання всіх команд працівнику підрозділу ДПС, постійно контролюючи дії правопорушників, дозволяється підходити до транспортного засобу, який переслідувався, для здійснення затримання;

- перед посадкою затриманих в патрульний автомобіль проводиться зовнішній огляд їх одягу і речей з метою вилучення у них предметів що можуть бути використані для нападу на працівника підрозділу ДПС, заподіяння шкоди собі чи іншим особам, які перебувають в салоні автомобіля.

16.3.8. У разі якщо кількість підозрюваних осіб в транспортному засобі який переслідувався, більше трьох осіб, затримання останніх здійснюється лише після прибуття на місце додаткового наряду ДПС або територіального підрозділу ОВС для надання допомоги. До прибуття такого наряду працівниками підрозділів ДПС підозрюваним особам забороняється залишати свій транспортний засіб. При цьому подається команда голосом: "Не рухатись! Руки тримати за головою!"

16.3.9. Не проводиться переслідування водіїв, які допустили незначні порушення правил або коли небезпека порушення минула. У таких випадках про порушення повідомляється на наступний за напрямком руху порушника маршрут патрулювання (пост). Про вчинене правопорушення складається рапорт, який по закінченні роботи передається до підрозділу з адміністративної практики для відповідного реагування.

16.4. Категорично забороняється переслідування:

- на службових автомобілях (автобусах, мотоциклах), які не мають спеціальних світлових та звукових пристроїв, на власних або приватних транспортних засобах;

- мопедів, мотоциклів, водії яких або особи, що ними керують, перебувають без мотошоломів, за винятком випадків, коли наявна інформація про причетність транспортного засобу або його водія до вчинення злочину.

**17. Особливості несення служби працівниками підрозділів ДПС**

17.1. Під час несення служби працівникам підрозділів ДПС забороняється:

17.1.1. Виймати з кобури і передавати будь-кому свою табельну вогнепальну зброю.

17.1.2. Відволікатися від служби і послаблювати увагу під час нагляду за дорожнім рухом.

17.1.3. Вступати в розмови з учасниками дорожнього руху з питань, які не стосуються служби.

17.1.4. Порушувати правила радіообміну, вести неслужбові розмови по телефону.

17.1.5. Заходити без службової необхідності в жилі будинки та інші приміщення.

17.1.6. Відключати датчики систем GPS-навігації, встановлені на службових транспортних засобах підрозділів ДПС, складові частини системи відеофіксації транспортних засобів з розпізнаванням

номерних знаків.

17.1.7. Перевозити сторонніх громадян або вантажі в службовому транспортному засобі (автомобілі, автобусі, мотоциклі), а також залишати його незамкненим та без нагляду.

17.1.8. Самовільно залишати пост, маршрут патрулювання або відхилятися від нього і змінювати порядок несення служби.

17.1.9. Порушувати або відступати від вимог ПДР, за винятком випадків, визначених ПДР.

17.1.10. Передавати будь-кому спеціальні засоби індивідуального захисту та активної оборони, а також спеціальні технічні чи технічні засоби, що використовуються для виявлення та фіксування порушень правил дорожнього руху, передавати право керування службовим транспортним засобом.

17.1.11. Залишати без нагляду в службовому транспортному засобі затриманих осіб.

17.1.12. Використовувати для несення служби приватні транспортні засоби.

17.2. У взаємовідносинах з учасниками дорожнього руху забороняється:

- звертатися до учасників дорожнього руху на "ти";
- використовувати погрозливі чи образливі жести;
- допускати при спілкуванні надмірний тон, грубість, неввічливе викладення зауважень, образливі вирази або репліки, погрози;
- пред'являти неправомірні та незаслужені звинувачення.

**18. Порядок залишення місця несення служби працівниками підрозділів ДПС**

18.1. Пост або маршрут патрулювання працівник підрозділу ДПС залишає тільки з дозволу або за вказівкою командира підрозділу (чергового) його заступників у таких випадках:

18.1.1. Ужиття невідкладних заходів до усунення перешкод і небезпеки в русі на сусідніх ділянках, а також до ліквідації пожежі і наслідків стихійного лиха.

18.1.2. Затримання і доставляння до територіального ОВС осіб, що допустили порушення ПДР або громадського порядку чи вчинили злочин.

18.1.3. Доставляння осіб з явними ознаками сп'яніння до медичних закладів для проведення огляду на стан сп'яніння у визначеному законом порядку.

18.1.4. Доставляння затриманих транспортних засобів на спеціальні майданчики або стоянки.

18.1.5. Надання допомоги у виконанні службових обов'язків іншим нарядам ОВС, а також учасникам дорожнього руху, громадянам.

18.1.6. Переслідування осіб, що вчинили правопорушення.

18.1.7. Надання допомоги потерпілим при ДТП, інших нещасних випадках.

18.1.8. Охорони місця ДТП.

18.1.9. Вжиття заходів до ліквідації пожежі, наслідків стихійних лих.

18.1.10. Прийняття в установлений час їжі.

18.1.11. Раптового захворювання.

18.2. В усіх випадках залишення маршруту патрулювання в обов'язковому порядку інформується оперативний черговий або командир підрозділу.

**19. Порядок застосування спеціальних технічних засобів та приладів**

19.1. Технічні засоби для визначення швидкості руху, фіксації порушень ПДР, складові частини системи відеофіксації транспортних засобів з розпізнаванням номерних знаків, прилади для виявлення підробок у документах застосовуються згідно з інструкціями про порядок їх використання.

19.2. Працівники підрозділів ДПС, яким видані технічні засоби та прилади, персонально відповідають за їх цілісність та працездатність. Забороняється застосування технічних засобів та приладів, які не сертифіковані, не сертифіковані в Україні у разі якщо вони підлягають сертифікації відповідно до чинного законодавства та які не пройшли метрологічної повірки або мають свідоцтво про таку повірку, термін дії якого минув, а також передавати такі прилади для користування безпосередньо на маршруті патрулювання без здійснення контролю командиром підрозділу результатів роботи приладу за зміну.

19.3. З метою найбільш ефективного використання технічних засобів та приладів керівник підрозділу забезпечує їх застосування у дві, а за необхідності - і в три зміни. Відповідає за збереження технічних засобів та приладів особисто командир підрозділу ДПС або особа, яка виконує його обов'язки.

19.4. Інформація про використання технічного засобу чи приладу працівником Державтоінспекції заноситься в графу 6 постової відомості.

**20. Дії працівника підрозділу ДПСпід час отримання інформації про ДТП**

20.1. Працівник підрозділу ДПС невідкладно доповідає командирові підрозділу інформацію про ДТП, яка стала йому відома, включаючи випадки, коли вона сталася поза його постом або маршрутом патрулювання, і надалі діє відповідно до отриманих вказівок, а у невідкладних випадках (аварія з тяжкими наслідками, небезпечним вантажем, зниклим транспортним засобом) негайно виїжджає до місця пригоди.

20.2. При отриманні повідомлення з'ясовує прізвище, ім'я та по батькові, адресу і номер телефону особи, що повідомила про ДТП.

20.3. Термін прибуття наряду ДПС на місце ДТП обчислюється з моменту отримання інформації про пригоду та не повинен перевищувати:

15 хвилин для підрозділів ДПС, які обслуговують міста з чисельністю населення один мільйон та більше;

20 хвилин для підрозділів ДПС, які обслуговують міста з чисельністю населення до одного мільйона людей;

30 хвилин для підрозділів ДПС, які обслуговують автомобільні дороги державного значення;

1 година для підрозділів ДПС, які обслуговують інші автомобільні дороги (районного або місцевого значення).

20.4. Прибувши на місце пригоди, у результаті якої отримали тілесні ушкодження люди, працівник підрозділу ДПС до приїзду слідчо-оперативної групи:

20.4.1. Доповідає черговому, командиру підрозділу або особі, яка його замінює, про обставини події (уточнене місце, час, кількість потерпілих, наявність на місці всіх учасників ДТП та їх транспортних засобів, інформацію про небезпечний вантаж, зону ураження тощо) та чітко виконує доручення останнього щодо забезпечення безпеки дорожнього руху.

20.4.2. Уживає заходів з огородження місця пригоди необхідною кількістю тимчасових технічних засобів регулювання дорожнім рухом (направляючі конуси, огороджувальна стрічка, дорожні знаки, інформаційні щити "Увага! Оформлення ДТП", інше) та одночасного надання першої медичної допомоги потерпілим і доставляння їх до медичних закладів.

20.4.3. Збирає інформацію про постраждалих, у які медичні заклади і ким вони відправлені.

20.4.4. З'ясовує тип, марку, колір і реєстраційні номерні знаки транспортних засобів, на яких до його прибуття були відправлені постраждалі.

20.4.5. У присутності двох свідків фіксує місце, час, вид, обставини та наслідки ДТП.

20.4.6. Установлює транспортні засоби, водіїв, пасажирів та інших осіб причетних до ДТП, її свідків і забезпечує присутність вказаних осіб на місці пригоди до прибуття слідчо-оперативної групи. Опитує їх про обставини пригоди і записує установчі дані.

20.4.7. Забезпечує охорону місця пригоди та вживає заходів до збереження слідів та речових доказів.

20.4.8. Вживає заходів до поновлення руху повз місце пригоди або організовує його об'їзд по безпечному маршруту.

20.5. Доповідає прибулому на місце події керівникові слідчо-оперативної групи (далі - СОГ) (прокурору, слідчому, працівникові, що здійснює дізнання) інформацію про причетних до ДТП осіб і свідків, передає йому зібрані відомості й речові докази і надалі діє за його вказівками.

20.5.1. За вказівкою старшого СОГ забезпечує участь свідків під час проведення огляду місця пригоди та організовує огляд осіб, причетних до ДТП, у медичних закладах.

20.5.2. За дорученням слідчого в присутності понятих проводить необхідні виміри, огляд транспортних засобів, дані про які вносяться старшим СОГ до протоколів огляду транспортних засобів та огляду місця ДТП і схеми до нього. Спільно з відповідальною посадовою особою дорожньої або комунальної організації обстежує дорожні умови в місці скоєння ДТП з метою виявлення та фіксації недоліків в утриманні доріг (вулиць), які могли стати супутньою або безпосередньою причиною скоєння ДТП. За результатами обстеження складається акт, який в обов'язковому порядку додається до протоколу огляду місця ДТП.

20.5.3. Надає старшому СОГ допомогу в з'ясуванні обставин скоєння ДТП, оформленні необхідних матеріалів пригоди, установленні її учасників і свідків, прикмет транспортних засобів, які залишили місце пригоди, та ймовірних шляхів їх руху. Негайно вживає заходів реагування для переслідування та затримання підозрюваних транспортних засобів.

20.5.4. За необхідності видає приписи дорожнім, комунальним організаціям або аварійно-

технічним службам щодо усунення наслідків пригоди для відновлення нормальних умов дорожнього руху.

20.6. У разі якщо водій залишив місце ДТП, установлює ймовірний напрямок його руху, марку, тип, державний реєстраційний номерний знак, колір, а також особливі прикмети транспортного засобу і водія, про що інформує чергового територіального ОВС та командира підрозділу (начальника) відділу (відділення) Державтоінспекції МВС з обслуговування адміністративних територій міст, районів, районів у містах. Вживає заходів щодо встановлення транспортного засобу та водія, який залишив місце пригоди, по "гарячих слідах".

20.6.1. Отримані при первинному огляді місця ДТП і опитуванні свідків дані про зниклий транспортний засіб з водієм, його можливий подальший рух працівник ДПС негайно доповідає командирові підрозділу ДПС або його заступнику і далі діє відповідно до одержаних вказівок.

20.6.2. У межах компетенції здійснює перевірку прилеглої території, автостоянок, підприємств, СТО, приватних майстерень на предмет виявлення зниклого транспортного засобу та виконує інші вказівки старшого слідчо-оперативної групи.

20.7. При оформленні матеріалів ДТП з транспортним засобом, в якому перебувають працівники консульських, дипломатичних представництв, які користуються імунітетом та мають дипломатичну або консульську картку встановленої форми, працівник підрозділу ДПС пропонує водію бути присутнім при оформленні матеріалів пригоди. У разі якщо водій або будь-хто з пасажирів висловлює небажання бути при цьому присутнім, працівник підрозділу ДПС записує необхідні дані (обов'язково - номер дипломатичної, консульської картки) про учасників події і дозволяє їм їхати. У такому випадку в протоколі огляду місця події робиться запис про причину відсутності водія. Протокол підписується особою, що його склала, та двома свідками.

20.8. Оформлення матеріалів про порушення ПДР, що спричинили ушкодження транспортних засобів, вантажів, доріг, дорожніх споруд або іншого майна і заподіяли при цьому тільки матеріальну шкоду, за рішенням командира підрозділу ДПС або його заступника може здійснюватися працівником підрозділу ДПС самостійно відповідно до вимог чинного законодавства України.

**21. Нагляд за перевезенням небезпечних вантажів та дії при ДТП з транспортними засобами, що здійснюють перевезення таких вантажів**

21.1. При контролі за перевезенням небезпечного вантажу працівник підрозділу ДПС повинен перевіряти у водія перераховані в ПДР документи, а саме:

узгодження маршруту дорожнього перевезення небезпечного вантажу, видане Державтоінспекцією;

свідоцтво про допуск транспортного засобу до перевезення небезпечного вантажу;

свідоцтво про допуск водія до перевезення небезпечного вантажу.

По діагоналі шляхового листа має бути нанесена червона смуга. Крім того, транспортний засіб повинен бути обладнаний відповідними інформаційними таблицями про небезпечний вантаж, які розміщуються на ньому спереду, іззаду та на бокових поверхнях. Числові значення в таблиці мають відповідати перевізним документам на вантаж.

При перевезенні небезпечних та великогабаритних вантажів водіям забороняється відхилятись від установлених маршрутів перевезення. Водії повинні виконувати всі вказані в них умови та режими руху. У випадку якщо небезпечний вантаж не відповідає умовам та режимам перевезення, працівник підрозділу ДПС забороняє подальший рух транспортного засобу, про що повідомляє чергову частину управління (відділу) Державтоінспекції МВС ГУМВС, УМВС та діє відповідно до отриманих рішень щодо забезпечення безпеки дорожнього руху та належного збереження небезпечного вантажу.

21.2. У разі вимушеної зупинки транспортного засобу з небезпечним вантажем працівник підрозділу ДПС повинен негайно доповісти до чергової частини час зупинки, причину, ідентифікаційний код виду небезпеки (верхня частина інформаційної таблиці) та ідентифікаційний номер небезпечного вантажу (нижня частина інформаційної таблиці) і діяти за рішенням чергового. Після цього працівник підрозділу ДПС перевіряє правильність позначення місця зупинки згідно з ПДР, а також вживає заходів до евакуації транспортного засобу за межі дороги. У разі вимушеної зупинки транспортного засобу через пошкодження тари або упаковки з небезпечним вантажем, властивості якого є небезпечними для інших учасників руху, місце зупинки додатково позначається двома дорожніми знаками "В'їзд заборонено", установленими попереду і позаду транспортного засобу на відстані до 300 м від нього. За необхідності організовує рух інших засобів в об'їзд місця вимушеної зупинки. Про місце

такої вимушеної зупинки та її причини необхідно негайно повідомити чергового Державтоінспекції МВС або органу внутрішніх справ та діяти за його вказівкою.

21.3. Прибувши до місця ДТП за участю транспортного засобу з небезпечним вантажем, працівник підрозділу ДПС:

21.3.1. За допомогою засобів зв'язку повідомляє командирові підрозділу ДАІ (черговому) про час, місце пригоди, її характер, причини та наслідки, можливу зону ураження, наявність або відсутність протікання чи розсипання вантажу, наявність або відсутність загоряння, відомості з інформаційної таблиці про небезпечний вантаж, а саме ідентифікаційний код виду небезпеки (зазначений у верхній частині інформаційної таблиці) та ідентифікаційний номер небезпечної речовини за переліком ООН (зазначений у нижній частині інформаційної таблиці).

21.3.2. Контролює правильність позначення дорожніми знаками місця зупинки, організовує можливі шляхи під'їзду рятувального транспорту та дорожній рух транспорту поза межами зони ураження. У разі неможливості встановлення небезпечних властивостей вантажу перекриває рух на відстані до 300 м від місця пригоди і вживає заходів з недопущення до зони сторонніх осіб.

21.3.3. Надає можливу допомогу рятувальним службам з надання першої медичної допомоги потерпілим та організації їх евакуації до медичних закладів.

21.3.4. Інформує чергового про хід робіт з нормалізації руху.

21.3.5. Організовує в необхідних випадках рух транспортних засобів в об'їзд місця пригоди.

21.3.6. Після усунення наслідків пригоди і ліквідації зони ураження рятувальними службами доповідає командирові підрозділу про можливість подальшого руху та діє відповідно до його вказівки.

**22. Робота з розшуку транспортних засобів**

22.1. При несенні служби на постах і маршрутах патрулювання працівник підрозділу ДПС, що здійснює нагляд за дорожнім рухом, з дотриманням заходів особистої безпеки зупиняє транспортні засоби, подібні за маркою, кольором і характерними прикметами до тих, що знаходяться в розшуку, звіряє тип, модель, державний реєстраційний номерний знак, ідентифікаційні номери кузова, шасі (рами) і двигуна з даними, записаними в реєстраційних документах, і через чергові частини підрозділів ОВС проводить перевірку цих даних за наявними автоматизованими інформаційно-пошуковими системами зареєстрованих транспортних засобів та тих, що розшукуються.

22.2. У разі виявлення транспортного засобу, що розшукується, працівник підрозділу ДПС вживає заходів до затримання цього транспортного засобу та осіб, які в ньому знаходяться, і негайно доповідає про це командирові підрозділу або черговому територіального ОВС. При цьому забезпечуються особиста безпека, безпека учасників дорожнього руху, а також уживаються заходи до збереження слідів, знарядь злочину та інших речових доказів.

22.3. По прибутті СОГ працівник підрозділу ДПС доповідає старшому групи про обставини події та за його вказівкою надає допомогу в доставлянні транспортного засобу та затриманих осіб до територіального ОВС, про що складається рапорт, який реєструється в черговій частині міськрайвідділу, та доповідається командирові підрозділу.

22.4. При введенні в дію спеціальних заходів "Перехват":

22.4.1. Наряди підрозділів ДПС негайно передислоковуються на загороджувальні пости (які закріплені відповідним планом проведення заходів за підрозділом ДПС), застосовують спеціальну екіпіровку та спеціальні засоби захисту (бронежилети, каски або сфери, гумові кийки, металеві кайдани) і здійснюють перевірку транспортних засобів та осіб, що в них знаходяться, за прикметами, які надані для розшуку.

22.4.2. Командири підрозділів ДПС, особи, що їх замішають (старші змін), в перші 30 хв. з моменту введення в дію спеціальних заходів "Перехват" забезпечують підлеглих, які несуть службу на загороджувальних постах, необхідною екіпіровкою та спеціальними засобами захисту.

22.4.3. Несення служби нарядами ДПС на загороджувальних постах здійснюється до зміни наступним таким нарядом, який також має відповідну екіпіровку та спеціальні засоби захисту.

22.4.4. Про результати роботи на таких постах кожен працівник підрозділу ДПС складає окремий мотивований рапорт командиру підрозділу.

**23. Заходи особистої безпеки працівників підрозділів ДПС**

23.1. Під час несення служби працівник підрозділу ДПС зобов'язаний дотримуватися заходів особистої безпеки, а саме:

23.1.1. Знаходитись на тротуарі, а за його відсутності - на узбіччі дороги чи вулиці або на острівці безпеки.

23.1.2. Вихід працівника підрозділу ДПС на проїзну частину дозволяється лише для здійснення розпорядчо-регулювальних дій, огляду місця ДТП та надання допомоги учасникам дорожнього руху.

23.1.3. При оформленні ДТП, наданні допомоги учасникам дорожнього руху на проїзній частини облаштовувати ці місця сигнальними конусами в достатній кількості та дорожніми знаками "Об'їзд перешкоди з правого боку" або "Об'їзд перешкоди з лівого боку" з установленням знака аварійної зупинки чи увімкненням аварійної сигналізації.

23.1.4. Здійснювати нагляд за дорожнім рухом у місцях, визначених карткою маршруту патрулювання.

23.1.5. При проведенні відпрацювань, якщо маршрут патрулювання не визначено карткою, вибирати місце несення служби таким чином, щоб знаходитися в межах чіткої видимості для всіх учасників дорожнього руху і мати можливість для своєчасного припинення правопорушення.

23.1.6. Проводити перевірку документів та розбір правопорушення лише на тротуарі чи узбіччі дороги (вулиці), острівці безпеки під прикриттям автомобіля. Службовий автомобіль (автобус, мотоцикл) при цьому необхідно ставити також на тротуарі чи узбіччі дороги (вулиці) за умови дотримання ПДР.

23.1.7. Здійснювати зупинку транспортних засобів за допомогою жезла з використанням поданого свистком сигналу для привертання уваги учасників дорожнього руху. При цьому враховувати швидкість руху, тип, габарити, вагу транспортного засобу, стан дорожнього покриття, інтенсивність та щільність транспортного потоку.

23.1.8. По можливості не знаходитися на слизьких ділянках дорожнього покриття.

23.2. Вибирати для зупинки транспортного засобу темного часу доби найбільш освітлені ділянки дороги, а в разі неможливості використовувати світло фар патрульного транспортного засобу та спеціальних світлових сигнальних пристроїв.

23.3. При зупиненні транспортних засобів та перевірці документів необхідно:

23.3.1. Наближаючись до зупиненого автомобіля, перевірити, чи зачинена кришка багажника, оглянути салон автомобіля, темної пори доби освітити салон електричним ліхтариком або запропонувати водієві ввімкнути освітлення салону.

23.3.2. Після отримання документів знаходитися біля зупиненого транспортного засобу збоку, щоб виключити можливість нанесення удару при різкому відкритті дверей або раптовому початку руху.

23.3.3. У разі знаходження водія поруч з працівником підрозділу ДПС останній обирає позицію, що забезпечує постійний контроль за діями водія, пасажирів та рухом транспортних засобів. Інші працівники, що знаходяться в складі наряду, повинні займати положення, що дозволяє забезпечувати взаємну страховку та виключає у випадку застосування зброї ураження працівника, що страхується.

23.3.4. У разі знаходження в транспортному засобі групи осіб забезпечувати страхування працівника підрозділу ДПС, що здійснює перевірку, іншим працівником.

23.3.5. Під час руху з метою зупинення транспортного засобу - учасника дорожнього руху вмикати спеціальні світлові і звукові сигнальні пристрої на патрульному транспортному засобі.

Категорично забороняється стояти перед або за зупиненим транспортним засобом, спиною до учасників дорожнього руху та руху транспортних засобів, зупиняти патрульний автомобіль попереду зупиненого транспортного засобу та здійснювати в нічний час зупинення двох і більше транспортних засобів.

23.4. Темної пори доби, незалежно від кліматичних умов, працівник ДПС ДАІ повинен бути одягнутий у світловідбиваючий одяг (жилет).

23.5. У випадку виявлення транспортного засобу, що розшукується, або осіб, які підозрюються в скоєнні злочину, працівники, що входять до складу наряду, приймають, залежно від конкретних обставин, необхідні запобіжні заходи для проведення обшуку затриманих та огляду транспортного засобу з метою виявлення і вилучення зброї відповідно до вимог статті 11 Закону України "Про міліцію".

Огляд транспортного засобу проводиться після того, як працівниками наряду встановлено контроль за поведінкою затриманих.

23.6. У разі загострення ситуації працівникові підрозділу ДПС, що забезпечує безпеку, рекомендується пересунути кобуру ближче до пряжки ременя, розстебнути її та зняти пістолет із запобіжника. У цьому випадку страхуючий, якщо він уважає, що в обстановці, яка складається, можуть виникнути обставини для застосування вогнепальної зброї, має право оголити пістолет і привести його в готовність.

23.7. Заходи безпеки працівників підрозділів ДПС при оформленні ДТП.

23.7.1. До проведення необхідних дій на місці ДТП з оформлення, організації дорожнього руху і огородження місця ДТП допускаються працівники підрозділів ДПС, а також працівники ОВС, які входять до складу СОГ.

23.7.2. Керівник СОГ здійснює загальне керівництво при проведенні необхідних дій на місці ДТП.

Старший наряду ДПС організовує та забезпечує безпеку дорожнього руху на місці ДТП (у разі ДТП з матеріальними збитками - оформлення).

Усі необхідні дії на місці ДТП виконуються тільки після його огородження технічними засобами організації дорожнього руху (далі - ТЗОДР) і тимчасової зміни порядку організації дорожнього руху в зоні ДТП.

23.7.3. Початкові дії працівників підрозділів ДПС і СОГ на місці ДТП із забезпечення безпеки дорожнього руху:

23.7.3.1. Увімкнути на службовому транспортному засобі, який розміщується на проїзній частині дороги, як елемент прикриття проблискові маячки й аварійну світлову сигналізацію.

Працівникам підрозділів ДПС забороняється знаходитися в патрульному автомобілі, який використовується як прикриття.

23.7.3.2. Обстежити місце ДТП та виставити сигнальні конуси, що позначають його межі.

23.7.3.3. У разі розташування місця ДТП на одному боці проїзної частини необхідно виставити сигнальні конуси перед транспортним засобом прикриття на відстані 5-10 метрів (поза населеними пунктами - до 20 метрів).

23.7.3.4. У разі розташування місця ДТП на обох боках проїзної частини з одного напрямку під'їзду до місця ДТП розмішується транспортний засіб прикриття, а з іншого напрямку необхідно виставити сигнальні конуси на відстані 15-20 м від місця ДТП і біля них. На краю проїзної частини виставляється працівник підрозділу ДПС (регулювальник), який виконує розпорядчо-регулювальні дії.

23.7.4. Організувати із застосуванням ТЗОДР дорожній рух у зоні ДТП. При цьому в першу чергу встановлюються ТЗОДР, найбільш віддалені від місця ДТП.

23.7.5. ТЗОДР встановлюються в такій послідовності:

23.7.5.1. Попереджувальний дорожній знак "Інша небезпека" (аварійно небезпечна ділянка).

23.7.5.2. Інформаційні табло "Увага! Оформлення ДТП".

23.7.5.3. Наказові дорожні знаки "Об'їзд перешкоди з правого боку", "Об'їзд перешкоди з лівого боку".

23.7.5.4. Конуси сигнальні, що позначають траєкторію руху транспортних засобів на під'їзді до місця ДТП.

23.7.5.5. Проблискові маячки жовтого кольору (можуть установлюватись одночасно з ТЗОДР, на яких вони закріплюються).

23.7.5.6. Огороджувальна стрічка.

23.7.6. Демонтаж ТЗОДР здійснюють у зворотній послідовності (від найближчих до найвіддаленіших від місця ДТП) після проведення всіх необхідних робіт на місці ДТП.

23.7.7. Вимоги до встановлення ТЗОДР у зоні ДТП:

23.7.7.1. Довжина зони ДТП повинна бути мінімальною і забезпечувати безпеку осіб, що здійснюють роботи на місці ДТП, а також безпечний режим руху пішоходів і транспортних засобів.

23.7.7.2. На початку зони ДТП установлюється попереджувальний дорожній знак "Інша небезпека" (поза населеними пунктами на відстані 150-300 м, у населених пунктах - на відстані 50-100 м). Знак розміщують на узбіччі якомога ближче до краю проїзної частини. За умови кількості смуг руху в одному напрямку дві і більше та розташуванні місця ДТП ближче до осі дороги попереджувальний дорожній знак "Інша небезпека" (аварійно небезпечна ділянка) установлюють на осі дороги.

23.7.7.3. Інформаційне табло "Увага! Оформлення ДТП" встановлюється разом з попереджувальним дорожнім знаком "Інша небезпека" (аварійно небезпечна ділянка). Винятком є випадок установлення інформаційного табло "Увага! Оформлення ДТП" на осі дороги на відстані 25 м у населеному пункті (50 м поза населеним пунктом) за напрямком від місця встановлення попереджувального дорожнього знака "Інша небезпека" (аварійно небезпечна ділянка).

23.7.7.4. Темного часу доби і в умовах недостатньої видимості застосування спеціальних світлових сигнальних пристроїв обов'язкове на всіх дорогах незалежно від освітлення. Крім того, їх застосування є обов'язковим на ділянках доріг під шляхопроводами, естакадами, мостами або в тунелях.

23.7.7.5. Кількість спеціальних світлових сигнальних пристроїв, що встановлюються для кожного напрямку руху в зоні ДТП, повинна бути не менше 5. Вони встановлюються:

на початку зони ДТП - спільно з інформаційним табло "Увага! Оформлення ДТП";

на сигнальних конусах, що позначають траєкторію об'їзду місця ДТП.

23.7.7.6. Огороджувальна стрічка повинна використовуватись для огородження тієї частини місця

ДТП, яка поширюється за межі проїзної частини на тротуар, а також в інших випадках, коли необхідно унеможливити шляхом застосування огороджувальної стрічки рух пішоходів у місці ДТП.

23.7.8. Категорично забороняється оформлення матеріалів ДТП у службовому автомобілі, що використовується як прикриття.

23.7.9. В обов'язковому порядку незалежно від часу доби працівники ДПС які проводять оформлення матеріалів ДТП, повинні бути одягнуті в одяг зі світловідбиваючими елементами (жилети).

**24. Особливості несення служби при проведенні масових заходів і виникненні надзвичайних ситуацій**

24.1. При ускладненні оперативної обстановки, пов'язаної із введенням режиму надзвичайного стану, діяльність підрозділів ДПС здійснюється відповідно до Законів України "Про міліцію", "Про правовий режим надзвичайного стану" , інших нормативно-правових актів України.

24.2. При введенні режиму надзвичайного стану сили і засоби підрозділів ДПС переходять у підпорядкування оперативних штабів головних управлінь, управлінь МВС України в Автономній Республіці Крим, областях, містах Києві та Севастополі.

В умовах виникнення надзвичайних ситуацій виконання додаткових завдань щодо нагляду за дорожнім рухом покладається на наряди контрольно-пропускних пунктів та стаціонарних постів ДПС.

24.3. Забезпечення безпеки дорожнього руху і громадського порядку при проведенні масових заходів та режиму надзвичайного стану здійснюється підрозділами ДПС на підставі спеціальних планів МВС, ГУМВС, УМВС щодо проведення таких заходів. Розстановка сил і засобів підрозділів ДПС при проведенні запланованих заходів проводиться керівництвом управлінь (відділів) Державтоінспекції ГУМВС, УМВС.

24.4. При проведенні несанкціонованих масових заходів на автомобільних дорогах та інших транспортних спорудах, що супроводжується їх блокуванням, виділення необхідної кількості нарядів ДПС визначає начальник ОВС або керівник оперативного штабу.

24.5. На передбачених дислокацією постах і маршрутах патрулювання працівник підрозділу ДПС:

24.5.1. Сприяє безперешкодному проїздові транспортних засобів, що здійснюють перевезення працівників міліції, військових нарядів, а також транспортних засобів аварійно-рятувальних служб, бере участь у здійсненні заходів щодо забезпечення режиму надзвичайного стану.

24.5.2. Уживає заходів щодо забезпечення громадського порядку, попередження та припинення злочинів, адміністративних правопорушень, спостерігає за поведінкою громадян, які знаходяться в зоні території, що обслуговується.

24.5.3. Інформує старшого наряду (чергову частину управління (відділу) Державтоінспекції ГУМВС, УМВС або командування підрозділу) про всі зміни оперативної обстановки (початок, кількість учасників та обставини проведення цих заходів) і виявлені правопорушення.

24.5.4. Надає допомогу іншим нарядам і постам ОВС у припиненні та документуванні правопорушень.

24.5.5. Спільно з підрозділами ОВС вживає заходів до ліквідації наслідків, пов'язаних з проведенням несанкціонованих масових заходів, і в першу чергу до відновлення безперебійного руху транспортних засобів.

24.6. З урахуванням обстановки, що склалася, у дислокацію постів і маршрутів патрулювання за узгодженням з керівником (відповідальним за забезпечення режиму надзвичайного стану) можуть вноситися зміни.

24.7. При стихійних лихах, епізоотіях, техногенних аваріях, пожежах та інших надзвичайних подіях працівник підрозділу ДПС сприяє безперешкодному проїзду автомобілів оперативних та аварійно-рятувальних служб, уживає заходів до відновлення й підтримання громадського порядку, порятунку людей і майна, надання необхідної допомоги постраждалим, охорони майна, що залишилося без нагляду.

24.8. Під час ускладнень у дорожньому русі, що виникли в результаті стихійних лих, працівник підрозділу ДПС доповідає про це черговому та вживає заходів щодо оповіщення водіїв про небезпеку. У разі необхідності тимчасово обмежує або забороняє рух, спрямовуючи транспортні засоби в об'їзд небезпечної ділянки.

**25. Несення служби на контрольно-пропускних пунктах**

25.1. Контрольно-пропускні пункти (далі - КПП) призначені для забезпечення перепускного режиму (обмеження й регулювання руху, огляду транспортних засобів), підтримання правопорядку і громадської безпеки, припинення протиправних дій і затримання правопорушників. Крім того, наряди

ДПС у складі КПП можуть бути задіяні для забезпечення особливого режиму в'їзду на визначену територію і виїзду з неї, вжиття заходів щодо забезпечення режиму надзвичайного стану і проведення спеціальних операцій.

25.2. Порядок керування КПП обумовлений особливостями цільового призначення та складу поставлених завдань. Керівництво їх діяльністю здійснюється керівниками територіальних ОВС за участю командування відповідних військових частин внутрішніх військ МВС України, а в умовах надзвичайного стану - останніми за участю керівників територіальних ОВС.

25.3. При вирішенні окремих завдань працівники ДПС здійснюють візуальне спостереження та спілкування з учасниками дорожнього руху з метою одержання оперативної інформації.

25.4. При підрозділах ДПС формуються групи, які здійснюють: збір, накопичення, узагальнення та аналіз зведеної інформації, що надходить від нарядів ДПС, які несуть службу на КПП, і підрозділів ДПС по нагляду за дорожнім рухом; підготовку оперативної та іншої інформації; оцінку організації дорожнього руху в обстановці, що склалася; перевірку інформації про належність транспортних засобів та їх власників; про осіб, що підозрюються у скоєнні злочинів і порушенні громадського порядку.

**26. Порядок супроводження транспортних засобів**

26.1. Супроводження в установленому порядку небезпечних, негабаритних та великовагових вантажів, що перевозяться транспортними засобами, а також організація супроводження і забезпечення безпечного руху транспортних засобів спеціального призначення, транспортних засобів з організованими групами дітей під час слідування до місць оздоровлення та у зворотному напрямку службовими транспортними засобами підрозділів ДПС визначаються чинним законодавством України.

26.2. Супроводження здійснюється службовими транспортними засобами підрозділів Державтоінспекції МВС, які мають спеціальне кольорографічне пофарбування та розпізнавальні знаки, а також обладнані спеціальними світловими і звуковими сигнальними пристроями.

26.3. Отримавши завдання на проведення супроводження, командир підрозділу ДПС:

26.3.1. Вивчає маршрут проходження колони, яка супроводжується, особливості організації дорожнього руху на ньому, дислокацію постів і маршрутів патрулювання, систему зв'язку і взаємодії з ними екіпажів патрульних транспортних засобів, які здійснюють супроводження.

26.3.2. Призначає старшого та склад екіпажів супроводження, проводить інструктаж. Екіпаж патрульного транспортного засобу супроводження складається з двох працівників.

26.3.3. Організовує перевірку технічного стану транспортних засобів, виділених для супроводження, наявних засобів радіозв'язку, спеціальних світлових і звукових сигнальних пристроїв, про що складає відповідний акт.

26.4. Інструктаж водіїв транспортних засобів, які супроводжуються, проводить відповідальний за здійснення супроводження - командир підрозділу ДПС або старший екіпажу супроводження.

26.5. Під час супроводження одним патрульним транспортним засобом останній повинен рухатися перед колоною автомобілів, яку він супроводжує, на відстані, що забезпечує безпеку дорожнього руху. При цьому водій патрульного автомобіля супроводження повинен обирати смугу руху, яка б забезпечувала безпеку дорожнього руху під час супроводження, залежно від ширини проїзної частини, швидкості руху та в разі необхідності дати можливість іншим учасникам дорожнього руху безпечно об'їхати колону.

Під час супроводження двома патрульними транспортними засобами один з них рухається так, як зазначено вище, а другий - позаду колони, яка супроводжується, з метою попередження її обгону іншими транспортними засобами на дорогах, що мають одну смугу для руху в даному напрямку, та в інших небезпечних місцях.

Під час супроводження трьома патрульними транспортними засобами один з них (головний) рухається перед колоною автомобілів які він супроводжує, так, як вказано в попередніх випадках; другий (сигнальний) рухається перед головним автомобілем на відстані 200-400 м крайньою лівою смугою, призначеною для руху в цьому напрямку, з метою вжиття заходів щодо забезпечення безпечного й безперешкодного проїзду, оповіщає учасників дорожнього руху про наближення колони транспортних засобів, що супроводжуються, а також інформує екіпаж головного патрульного автомобіля супроводження про умови руху. Третій патрульний транспортний засіб (замикаючий) рухається за колоною.

26.6. Швидкість руху під час супроводження встановлює старший екіпажів супроводження з урахуванням характеристик транспортних засобів, які супроводжуються, та забезпечення безпеки дорожнього руху в конкретних дорожніх умовах. Вона не повинна перевищувати меж, установлених ПДР.

У разі прийняття рішення відповідальним від Управління державної охорони про збільшення швидкості понад визначені норми екіпажами супроводження вживаються заходи відповідно до вимог нормативно-правових актів України.

26.7. Якщо швидкість руху колони, що супроводжується (окрім колони з особами, відносно яких здійснюється державна охорона), менше дозволеної ПДР, а дорожні умови не дозволяють іншим учасникам дорожнього руху здійснити її обгін, старший екіпажів супроводження вживає заходів щодо забезпечення проїзду транспортних засобів, що накопичуються за колоною.

**27. Взаємовідносини працівників підрозділів ДПС з учасниками дорожнього руху**

27.1. Взаємовідносини працівників підрозділів ДПС з учасниками дорожнього руху мають грунтуватися на принципах дотримання законності, забезпеченні свободи та недоторканності особи та її прав, уважному, доброзичливому і шанобливому ставленні до громадян.

27.2. Під час звернення до учасників дорожнього руху працівник підрозділу ДПС зобов'язаний привітатися, чітко й зрозуміло назвати свою посаду, звання, прізвище, суть звернення та на їх вимогу пред'явити службове посвідчення.

У разі звернення громадян (одержання інформації про злочин тощо) працівник підрозділу ДПС зобов'язаний вжити заходів щодо надання допомоги і діяти відповідно до своїх службових обов'язків.

У розмові з громадянами працівники підрозділів ДПС зобов'язані виявляти спокій і витримку. Недопустимі грубощі, вирази та репліки, які ображають людську гідність, будь-які дії, що свідчать про неповагу до громадян, коментарі, які не стосуються виконання службових обов'язків.

27.3. Зупинення транспортного засобу здійснюється виключно жезлом, а у виняткових випадках - жестом руки. При цьому працівник підрозділу ДПС спочатку вказує на транспортний засіб, який повинен зупинитися, а потім - на місце, де йому слід зупинитися.

Для привертання уваги учасників дорожнього руху може подаватися сигнал свистком (у необхідних випадках - увімкненим спеціальним світловим або звуковим сигнальним пристроєм). Жести працівника підрозділу ДПС мають бути зрозумілими всім водіям і пішоходам, подаватися своєчасно і так, щоб їх виконання не створювало аварійної обстановки.

27.4. Працівник підрозділу ДПС під час зупинки транспортного засобу зобов'язаний без затримки підійти до водія. Для розмови з водієм не обов'язково запрошувати його вийти з автомобіля, крім випадків:

27.4.1. З метою усунення технічної несправності транспортного засобу або порушень правил перевезення вантажів.

27.4.2. Коли є достатні підстави вважати, що водій знаходиться в стані сп'яніння.

27.4.3. Коли водій або пасажири підозрюються в скоєнні злочину.

27.4.4. В інших випадках, коли є необхідною участь водія в оформленні документів або наданні допомоги іншим учасникам дорожнього руху.

27.5. Не слід повідомляти про дійсну причину зупинення транспортного засобу, якщо його водій або пасажири підозрюються в скоєнні злочину або причетності до ДТП. При цьому працівник підрозділу ДПС повинен знайти тему для розмови з водієм, не розкриваючи характеру своїх намірів.

27.6. Роз'яснення порушникові про неправомірність його дій необхідно давати доброзичливо, переконливо і зрозуміло, з посиланням на відповідні вимоги ПДР.

Під час перевірки документів з ними слід поводитися акуратно, не робити в них будь-яких поміток. Якщо в документи вкладені гроші чи цінні папери, необхідно запропонувати власникові забрати їх.

27.7. Затримання особи, яка вчинила адміністративне правопорушення, для складання протоколу або розгляду справи по суті, якщо ці питання не можуть бути вирішені на місці, здійснюється відповідно до вимог законодавства України.

27.8. Під час несення служби працівник підрозділу ДПС відповідно до норм чинного законодавства може застосовувати необхідні технічні засоби та технічні прилади для виявлення відповідного правопорушення.

27.9. З метою запобігання конфліктним ситуаціям, об'єктивного розгляду справ, а також як допоміжний засіб для попередження протиправних дій та розкриття правопорушень допускається використання фото-, кінозйомки, відеозапису та звукозаписувальної техніки, а під час оформлення матеріалів ДТП воно є обов'язковим.

27.10. Працівник підрозділу ДПС повинен надавати допомогу водіям в усуненні причин, що призвели до вимушеної зупинки в дорозі, а в необхідних випадках сприяти громадянам в:

27.10.1. Організації надання першої медичної допомоги постраждалим у ДТП і доставляння їх до

закладів охорони здоров'я.

27.10.2. Захисті від протиправних зазіхань на їхнє життя і здоров'я, а також в охороні їх власності.

27.10.3. Роз'ясненні особливостей проїзду територією маршруту, що обслуговується.

27.10.4. Можливому усуненні технічних несправностей транспортного засобу і транспортуванні ушкодженого транспортного засобу.

27.11. Народні депутати України підлягають притягненню до адміністративної відповідальності за порушення ПДР відповідно до законодавства з урахуванням вимог статті 27 Закону України "Про статус народного депутата України".

27.12. Особистість судді недоторканна, він не може бути затриманий або примусово доставлений до ОВС у порядку провадження у справах про адміністративні правопорушення. Недоторканність судді поширюється також на транспорт, що ним використовується, на майно і документи, що йому належать. Про допущене суддею порушення, стягнення за яке накладається в судовому порядку, складається рапорт, який передається командирові підрозділу з обов'язковою реєстрацією для подальшої передачі за місцем роботи.

27.13. Якщо суддя керує транспортним засобом у стані сп'яніння, йому пропонується припинити керування. Огляд на визначення стану сп'яніння зазначених осіб у медичних закладах проводиться тільки в разі їх згоди. У цьому разі працівник підрозділу ДПС повідомляє про вказаний випадок командирові підрозділу ДПС і діє згідно з його рішеннями. У зазначених випадках командирові підрозділу необхідно запросити на місце виявлення правопорушення представника органу, у якому ця особа працює, або представника вищестоящого органу. У разі відмови від проведення медичного огляду на стан сп'яніння в присутності двох свідків складається протокол з вичерпними відомостями про особу правопорушника, її стан та наявні ознаки сп'яніння. Після складання протоколу забороняється вживати будь-яких заходів щодо затримання або інші примусові дії стосовно цієї особи. Їй пропонується скористатися послугами таксі або попутного транспорту і надається можливість викликати іншу машину чи водія.

27.14. Про вищевказану подію працівником підрозділу ДПС, що виявив правопорушення, без зволікань складається грунтовний рапорт до якого можуть долучатися інші матеріали.

27.15. Особливості взаємовідносин з особами, які користуються дипломатичним імунітетом, іноземцями та особами без громадянства визначено наказом МВС від 26.02.2009 № 77 "Про затвердження Інструкції з оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху", зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 24.04.2009 за № 374/16390.

27.16. Про факт відсторонення від керування транспортним засобом особи, яка користується дипломатичним імунітетом, негайно повідомляється чергова частина управління (відділу) Державтоінспекції МВС ГУМВС, УМВС для подальшого інформування чергової частини ГУМВС, УМВС та Департаменту Державтоінспекції МВС а також чергового МЗС України.

27.17. Іноземці, які не користуються дипломатичним імунітетом, та особи без громадянства підлягають адміністративній відповідальності на загальних підставах з громадянами України.

Слід ураховувати, що зазначені особи під час керування транспортними засобами, крім усіх передбачених законодавством документів, повинні мати при собі міжнародне або національне водійське посвідчення, що відповідає вимогам Конвенції про дорожній рух, прийнятої 8 листопада 1968 року у Відні.

**28. Облік та аналіз аварійності і практики застосування адміністративного впливу**

28.1. Облік аварійності здійснюється відповідно до нормативно-правових актів України.

28.2. Роботу щодо аналізу аварійності і адміністративної практики на території обслуговування організовує командир окремого підрозділу ДПС.

Безпосередньо аналіз аварійності здійснює старший інспектор (інспектор) дізнання з ДТП, а облік і аналіз адміністративної практики - старший інспектор (інспектор) з адміністративної практики. У стройових підрозділах, де вказані посади штатними розписами не передбачені, виконання такої роботи доручається особам, на яких ці завдання покладені функціональними обов'язками.

28.3. Аналіз ДТП проводиться з метою:

28.3.1. Оцінки стану і динаміки аварійності.

28.3.2. Виявлення місць концентрації ДТП.

28.3.3. Розроблення заходів, спрямованих на забезпечення безпеки дорожнього руху, у тому числі внесення змін до дислокації несення служби та планів роботи.

28.4. Аналізу підлягають відомості про всі ДТП на території обслуговування, включаючи відомості

про пригоди без потерпілих.

Аналіз пригод проводиться за їх видом, місцем, часом і умовами, що їх спричинили.

28.5. Аналіз адміністративної практики включає:

28.5.1. Узагальнення кількості порушень ПДР (за ділянками доріг, видами порушень) за кожний місяць та з накопичуванням підсумку від початку звітного року.

28.5.2. Узагальнення повідомлень і пропозицій, що містяться в заявах та скаргах громадян.

28.5.3. Розроблення пропозицій щодо усунення причин і умов, які спричиняють скоєння порушень ПДР та виникнення ДТП, удосконалення адміністративної практики.

**29. Організація і здійснення контролю за несенням служби працівниками підрозділів ДПС під час нагляду за дорожнім рухом.**

29.1. Контроль за несенням служби працівниками підрозділів ДПС здійснюється шляхом проведення гласних перевірок керівниками окремих підрозділів ДПС, керівниками відділів (відділень) Державтоінспекції МВС з обслуговування адміністративних територій міст, районів, районів у містах управлінь (відділів) Державтоінспекції МВС ГУМВС, УМВС, працівниками апарату управлінь (відділів) Державтоінспекції МВС ГУМВС, УМВС, працівниками Департаменту Державтоінспекції МВС.

29.2. Організація та проведення негласних перевірок несення служби здійснюються працівниками апаратів управлінь (відділів) Державтоінспекції ГУМВС, УМВС, працівниками Департаменту Державтоінспекції МВС. За рішенням керівників управлінь (відділів) Державтоінспекції ГУМВС, УМВС до проведення таких негласних перевірок залучаються керівники (командири, заступники командирів) стройових підрозділів ДПС ДАІ, крім осіб, які виконують їх обов'язки.

29.3. Посадові особи Державтоінспекції МВС, які проводять перевірку, повинні знати поставлені завдання, порядок її організації і виконання, а також оперативну обстановку на посту або маршруті патрулювання під час проведення перевірки.

Під час здійснення гласного контролю перевіряючий зобов'язаний відрекомендуватись, надати службове посвідчення та припис на перевірку, зразок якого наведено у додатку 8. Про прибуття перевіряючого працівники підрозділів ДПС негайно доповідають до чергової частини та безпосередньому керівникові підрозділу.

29.4. Гласні перевірки організовуються і проводяться будь-яким прямим і, у першу чергу, безпосереднім керівником працівника підрозділу ДПС (як правило, не нижче командира взводу), їх кількість має бути не менше одного разу за робочу зміну працівника підрозділу ДПС. Перевірці підлягають усі працівники підрозділів ДПС, які несуть службу протягом зміни.

29.5. Проводячи гласну перевірку, слід звертати увагу на:

29.5.1. Зовнішній вигляд, екіпірування, наявність службового посвідчення, зброї, засобів зв'язку, жезла, свистка, службової документації тощо.

29.5.2. Знання службових обов'язків, орієнтувань, отриманих під час інструктажу та протягом робочої зміни, їх виконання.

29.5.3. Знання оперативної обстановки в зоні поста або маршруту патрулювання, стану аварійності та особливостей несення служби на цій ділянці.

29.5.4. Знання нормативно-правових актів, що регламентують діяльність підрозділів ДПС, уміння застосовувати їх у практичній діяльності. У випадках неправильних відповідей перевіряючий повинен дати вичерпні роз'яснення з поставлених питань.

29.5.5. Зовнішній вигляд закріпленого патрульного транспортного засобу, його справність та комплектацію.

29.5.6. Відповідність записів у дорожньому листі показників пробігу транспортного засобу показникам спідометра та кількості отриманого пального.

29.5.7. Уміння користуватися спеціальними технічними засобами та технічними приладами.

29.5.8. Вибір форм і методів нагляду за дорожнім рухом, застосування тактичних прийомів з виявлення і припинення правопорушень, що скоюються учасниками дорожнього руху, ефективність роботи працівника на посту або маршруті патрулювання.

29.5.9. Уміння забезпечувати регулювання дорожнього руху.

29.5.10. Уміння діяти в умовах складної дорожньої та оперативної обстановки.

29.5.11. Повноту та якість оформлення адміністративних матеріалів.

29.6. У разі встановлення під час проведення гласної перевірки недоліків у несенні служби перевіряючий зобов'язаний на місці вжити заходів стосовно їх усунення. У випадку неможливості їх усунення на місці вживаються заходи щодо відсторонення працівника підрозділу ДПС від несення служби та його заміни.

29.7. Про результати проведеної перевірки у відомості обліку роботи по нагляду за дорожнім рухом та книзі постових відомостей робиться відповідний запис, а її результати доводяться до відповідних командирів (начальників).

29.8. Негласні перевірки проводяться згідно з графіками, затвердженими відповідно начальниками (заступниками начальників) управлінь (відділів) Державтоінспекції ГУМВС, УМВС, начальником (заступниками начальника) Департаменту Державтоінспекції МВС, а поза графіком - лише з їх письмового дозволу.

Під час організації проведення негласних перевірок повинні враховуватися скарги і заяви громадян, оперативна інформація про роботу працівника підрозділу ДПС, результати опитування учасників дорожнього руху та індивідуально-виховної роботи. Графіки слід складати таким чином, щоб апаратом управлінь (відділів) Державтоінспекції МВС ГУМВС, УМВС впродовж кварталу кожний підпорядкований підрозділ ДПС перевірявся не менше одного разу, а в разі надходження скарг на дії працівників підрозділів ДПС - у тижневий термін.

Особі, яка здійснює перевірку, на час її проведення видається припис на перевірку,який після закінчення перевірки долучається до рапорту про результати перевірки. Матеріали перевірок накопичуються та зберігаються в канцелярії управлінь (відділів) Державтоінспекції ГУМВС, УМВС, Департаменту Державтоінспекції МВС протягом 3 років.

29.9. Негласна перевірка ведеться за різними формами (одним чи декількома працівниками з використанням транспортних засобів чи без них тощо), але, як правило, протягом робочої зміни працівника підрозділу ДПС. Під час її проведення дозволяється застосовувати засоби фото- і кінозйомки, відеозапису.

29.10. Під час проведення негласної перевірки слід звертати увагу на:

29.10.1. Організацію роботи на посту або маршруті патрулювання вибір форм і методів, технічних засобів та приладів у нагляді за дорожнім рухом.

29.10.2. Взаємовідносини між працівником підрозділу ДПС із забезпечення безпеки дорожнього руху та його учасниками і дотримання ним законності.

29.10.3. Правомірність зупинення транспортних засобів, застосування профілактичних заходів і складання матеріалів про адміністративні правопорушення.

29.10.4. Ефективність роботи (активність працівника підрозділу ДПС в попередженні та припиненні правопорушень, застосування ним технічних засобів та приладів.

29.10.5. Реагування на зміни в оперативній та дорожній обстановці, уміння діяти в цих умовах, ужиття заходів особистої безпеки.

29.10.6. Порядок дій під час оформлення ДТП.

29.11. У разі виявлення під час негласної перевірки порушень дисципліни або законності перевіряючий доповідає посадовій особі, яка призначила перевірку, та вживає негайних заходів щодо припинення протиправних дій працівника підрозділу ДПС. У таких випадках на місце викликається командир підрозділу Державтоінспекції МВС, який відстороняє від виконання службових обов'язків особу, яка допустила порушення, та доручає проведення службової перевірки, про що негайно доповідає безпосередньому начальникові.

29.12. У разі виявлення перевіряючим фактів порушень законодавства, які підпадають під дію Кримінального кодексу України (вимагання або отримання хабара, дача хабара працівникові міліції та інше), вживаються заходи відповідно до вимог цієї Інструкції, при цьому забезпечується належне документування згідно з КПК України та передача зібраних матеріалів до територіального підрозділу ОВС або органу прокуратури.

29.13. За результатами проведення негласної перевірки складається рапорт на ім'я посадової особи, яка її призначила і яка в подальшому приймає рішення про необхідність проведення службової перевірки. У рапорті про перевірку обов'язково вказуються час, місце початку перевірки, відносно кого перевірка проводилась (номер нагрудного знака, марка, номерний знак службового автомобіля, інші відомості), хронометраж роботи наряду ДПС, який перевіряється, номерні знаки зупинених транспортних засобів та час їх зупинки. В обов'язковому порядку проводяться три і більше контрольні перевірки зупинених інспекторами транспортних засобів, під час яких з'ясовується причина зупинки, чи складались адміністративні матеріали, які розмови велись інспектором з водієм.

Після завершення службової перевірки керівником управління (відділу) Державтоінспекції МВС ГУМВС, УМВС затверджується висновок та вживаються відповідні заходи реагування.

29.14. Результати перевірок регулярно доводяться до відома особового складу під час проведення інструктажів, а також щомісячно узагальнюються і розглядаються на службових нарадах чи зборах у підрозділах Державтоінспекції МВС.

**30. Оцінка діяльності підрозділів ДПС**

30.1. Діяльність працівників підрозділів ДПС оцінюється за такими напрямками:

30.1.1. Стан аварійності на маршруті патрулювання, рівень і якість надання допомоги учасникам дорожнього руху.

30.1.2. Участь у попередженні та профілактиці адміністративних правопорушень, розкритті злочинів, затриманні злочинців.

30.1.3. Дотримання законності під час застосування заходів адміністративного впливу до учасників дорожнього руху та інших осіб.

30.1.4. Якість оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення.

30.1.5. Кількість підтверджених скарг, що надійшли відносно працівника.

30.1.6. Професіоналізм дій під час ускладнення дорожньої обстановки.

30.1.7. Знання чинного законодавства у сфері безпеки дорожнього руху, оперативної обстановки, своїх прав та обов'язків.

30.1.8. Дисциплінованість, культура поведінки у спілкуванні з громадянами.

30.1.9. Утримання у справному та належному стані закріпленого службового автомототранспорту, технічних засобів і приладів, уміння ними користуватися.

30.1.10. Зовнішній вигляд, стройова виправка, службова і фізична підготовка.

30.1.11. Уміння регулювати дорожній рух.

30.2. Діяльність стройового підрозділу ДПС оцінюється за такими напрямами:

30.2.1. Громадська думка учасників дорожнього руху щодо стану організації дорожнього руху та забезпечення його безпеки на території обслуговування, надання допомоги учасникам дорожнього руху (проведення моніторингу громадської думки організовується керівниками управлінь (відділів) Державтоінспекції ГУМВС, УМВС не рідше одного разу впродовж півріччя).

30.2.2. Характеристика обстановки безпеки дорожнього руху на території, що обслуговується.

30.2.3. Участь у боротьбі зі злочинністю та охороні громадського порядку.

30.2.4. Стан дисципліни і дотримання законодавства працівниками підрозділу.

30.2.5. Контроль за дотриманням ПДР всіма учасниками.

30.2.6. Готовність до дій за надзвичайних обставин та ситуацій.

30.2.7. Утримування службового автомототранспорту в справному стані і використання його за призначенням, результативність застосування оперативно-технічних і спеціальних засобів.

30.3. Забороняється керівникам підрозділів ДАІ здійснювати оцінювання роботи працівників ДПС за кількістю складених ними адміністративних протоколів за порушення правил дорожнього руху.

30.4. Не допускається установлення керівниками підрозділів ДАІ кількісних показників щодо документування працівниками ДПС порушень ПДР під час організації несення дорожньо-патрульної служби.

## МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ

**НАКАЗ**
13.10.2008 № 534

# ПОРЯДОК
**здійснення контролю за технічним станом колісних транспортних засобів під час їх експлуатації**

### I. Загальні положення

1. Цей Порядок визначає процедуру проведення працівниками Державтоінспекції (далі - ДАІ) перевірок технічного стану колісних транспортних засобів (далі - КТЗ) під час їх експлуатації в період між державними технічними оглядами, які здійснюються у випадку наявних ознак, що свідчать про технічну несправність КТЗ або забруднення ним навколишнього середовища, відповідно до вимог абзацу першого пункту 21 статті 11 Закону України "Про міліцію".

2. На автомобільних дорогах і вулицях можуть бути перевірені КТЗ незалежно від їх призначення, місця реєстрації та належності, крім автомобілів: швидкої медичної допомоги, оперативних та аварійно-рятувальних служб, військових і дипломатичних представництв, консульських установ іноземних держав, а також тих, що рухаються в колонах.

3. За результатами перевірки складається Акт перевірки технічного стану колісного транспортного засобу (далі - Акт перевірки) за формою, наведеною у додатку до цього Порядку, копія якого надається водієві КТЗ.

### II. Організація роботи щодо перевірки технічного стану КТЗ

1. Перевірка технічного стану автобусів, що здійснюють перевезення пасажирів за встановленими маршрутами, проводиться в місцях їх стоянки або в початкових, проміжних чи кінцевих пунктах маршруту, з дотриманням вимог абзацу першого пункту 21 статті 11 Закону України "Про міліцію".

2. Перевірка технічного стану КТЗ здійснюється в місцях, де їх зупинка і стоянка не заборонені ПДР та вони не створюють перешкоди в дорожньому русі іншим учасникам.

3. Зупинення і перевірка КТЗ здійснюється у випадку наявних ознак, що свідчать про їх технічну несправність або забруднення ними навколишнього середовища, відповідно до вимог абзацу першого пункту 21 статті 11 Закону України "Про міліцію" та з дотриманням заходів особистої безпеки відповідно до вимог наказу МВС від 13.11.2006 № 1111 "Про затвердження Інструкції з діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС України", зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 29.11.2006 за № 1243/13117.

Час на проведення перевірки одного КТЗ не повинен перевищувати 20 хв.

4. Технічний стан та обладнання КТЗ під час їх експлуатації перевіряється візуально та з використанням засобів вимірювальної техніки відповідно до ДСТУ 3649-97 "Засоби транспортні дорожні. Експлуатаційні вимоги безпеки до технічного стану та методи контролю" без втручання в роботу (розбирання) вузлів та агрегатів КТЗ, які перевіряються.

У разі незгоди водія з результатами перевірки КТЗ, а також перевірки КТЗ, які належать іноземцям, застосовуються засоби фото- і кінозйомки, відеозйомки для збереження результатів цієї перевірки.

4.1. Візуально перевіряються складові частини КТЗ, перелічені в підпунктах b, f, g, h, і пункту 14 Акта перевірки.

4.2. З використанням засобів вимірювальної техніки перевіряються складові частини КТЗ, перелічені в підпунктах a, c, d, e, f пункту 14 Акта перевірки.

5. Складений працівником ДАІ Акт перевірки не є підставою для оформлення результатів проведення державного технічного огляду.

6. У разі виявлення технічних несправностей складових частин КТЗ, перелічених у підпунктах a, c, d, e, g, h пункту 14 Акта перевірки, працівник ДАІ робить відповідну відмітку в пункті 16 Акта

перевірки, а також складає протокол про адміністративне правопорушення.

7. Здійснення контролю технічного стану КТЗ під час їх експлуатації не належить до переліку платних послуг, які можуть надаватися органами та підрозділами Міністерства внутрішніх справ,затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 4 червня 2007 року № 795, і кошти за це не стягуються.

8. Результати перевірки, проведеної працівником ДАІ, можуть бути оскаржені в установленому законодавством порядку.

**III. Порядок складання Акта перевірки технічного стану колісного транспортного засобу**

1. Записи в Акті перевірки мають бути чіткими, розбірливими, а прізвище, ім'я та по батькові водія КТЗ, його місце проживання, а також прізвище, ім'я та по батькові особи, яка склала Акт перевірки, записуються друкованими літерами.

2. Під час заповнення пункту 12 Акта перевірки навпроти певного типу КТЗ, що перевіряється, проставляється відмітка "Х".

3. У пункті 14 Акта перевірки під час перевірки технічного стану заповнюються підпункти a, b, c, d, e, f, g, h, i, j, в одній з трьох граф (перевірено, не перевірено, не відповідає вимогам) проставляється відмітка "Х" у таких випадках:

- у разі, якщо перевірка технічного стану щодо зазначених пунктів проводилася, то в першій графі (перевірено) проставляється відмітка "Х";
- якщо перевірка не проводилась, відмітка "Х" проставляється в другій графі (не перевірено);
- у разі виявлення технічних несправностей або переобладнання КТЗ з порушенням вимог стандартів, правил і нормативів відмітка "Х" проставляється в третій графі (не відповідає вимогам).

4. Пункт 15 Акта перевірки заповнюється з урахуванням результатів технічного контролю, зазначеного в пункті 14 Акта перевірки.

5. У пункті 16 Акта перевірки працівник ДАІ зазначає короткий опис несправностей, які виявлені під час перевірки, а також у разі застосування засобів фото- і кінозйомки, відеозйомки - проставляє про це відповідну відмітку.

6. У разі коли перевірка технічного стану проводилася з використанням засобів фото- і кінозйомки, відеозйомки матеріали фото- і кінозйомки, відеозйомки долучаються до оригіналу Акта перевірки і є його невід'ємною частиною. На кожному матеріалі зазначаються дата і час зйомки, дублюється інформація, визначена в пунктах 4-12 протоколу, а також якому з підпунктів пункту 15 вони відповідають.

7. У складеному Акті перевірки працівник ДАІ ставить свій підпис та особистий штамп.

**IV. Порядок обліку та зберігання матеріалів за результатами здійснення контролю технічного стану КТЗ**

1. Складені акти перевірки та матеріали фото- і кінозйомки, відеозйомки, якщо такі робились під час перевірки (далі - матеріали), протягом доби реєструються в підрозділі Державтоінспекції.

2. Складений Акт перевірки на КТЗ, зареєстрований в іншій місцевості, у триденний термін разом з іншими матеріалами направляється до підрозділу Державтоінспекції за місцем державної реєстрації КТЗ.

3. Провадження в справах про адміністративні правопорушення здійснюється відповідно до вимог наказу МВС від 22.10.2003 № 1217 "Про виконання Закону України від 5 квітня 2001 року "Про внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо відповідальності за порушення Правил дорожнього руху" (із змінами), зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 24.10.2003 за № 974/8295.

4. У разі виявлення в КТЗ, що належать іноземцям, технічних несправностей та переобладнання КТЗ з порушенням вимог стандартів, правил і нормативів, перелічених у підпунктах a, c, d, e, g, h пункту 14 Акта перевірки, копія протоколу про адміністративне правопорушення в триденний термін разом з копіями матеріалів перевірки надсилаються до МВС.

5. Контроль за дотриманням порядку обліку, зберігання матеріалів перевірки технічного стану КТЗ покладається на керівника відділу (відділення) Державтоінспекції (автомобільно-технічної інспекції).

6. Перевірки дотримання порядку проведення технічного стану КТЗ під час їх експлуатації та обліку цієї роботи в підпорядкованих підрозділах здійснюються працівниками автомобільно-технічної інспекції управлінь (відділів) Державтоінспекції ГУМВС, УМВС України в Автономній Республіці Крим, областях, містах Києві та Севастополі щокварталу.

7. Справи з матеріалами перевірок технічного стану КТЗ зберігаються протягом трьох років.

**ДЕРЖАВНА СЛУЖБА АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ УКРАЇНИ**
**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ**

**НАКАЗ**

07.05.2008 № 219/198

## ПОРЯДОК

**взаємодії дорожніх організацій і підприємств та підрозділів Державтоінспекції МВС України при проведенні габаритно-вагового контролю транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів на автомобільних дорогах загального користування**

1. Цей Порядок визначає дії підрозділів Державтоінспекції МВС України (далі - ДАІ) та уповноважених Державною службою автомобільних доріг підприємств і організацій (далі - дорожні підприємства) при проведенні габаритно-вагового контролю транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів (далі - транспортні засоби) під час їх проїзду автомобільними дорогами загального користування.

2. Габаритно-ваговий контроль транспортних засобів під час їх проїзду автомобільними дорогами загального користування здійснюється відповідно до Законів України "Про дорожній рух", "Про міліцію", "Про автомобільні дороги", Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306, Правил проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 18 січня 2001 року № 30, Порядку здійснення габаритно-вагового контролю та справляння плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові та/або габаритні параметри яких перевищують нормативні, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 27 червня 2007 року № 879.

3. Габаритно-ваговий контроль параметрів транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів під час їх проїзду автомобільними дорогами загального користування проводиться у пунктах габаритно-вагового контролю спільно працівниками ДАІ та працівниками дорожніх підприємств.

4. Регіональні підрозділи ДАІ та дорожні підприємства спільно розробляють та затверджують графіки щоденної роботи пунктів габаритно-вагового контролю, якими визначаються відповідальні працівники, розподіл їх функціональних обов'язків, початок та кінець роботи пунктів, зобов'язання кожної із сторін із забезпечення належної роботи цих пунктів.

5. Працівники ДАІ при проведенні габаритно-вагового контролю здійснюють:

5.1 зупинку транспортного засобу з дотриманням правил дорожнього руху;

5.2 перевірку у водіїв великовагових та/або великогабаритних транспортних засобів наявності дозволу на рух. У разі відсутності такого дозволу направляють транспортний засіб на проходження габаритно-вагового контролю;

5.3 видачу дозволу на рух великовагового та/або великогабаритного транспортного засобу автомобільними дорогами загального користування.

6. Дорожніми підприємствами при здійсненні габаритно-вагового контролю забезпечується:

6.1 функціонування пересувних та стаціонарних пунктів габаритно-вагового контролю;

6.2 утримання в робочому стані вимірювального та зважувального обладнання для здійснення габаритно-вагового контролю;

6.3 облаштування технічними засобами організації дорожнього руху стаціонарних та пересувних пунктів габаритно-вагового контролю;

6.4 експлуатаційне утримання спеціальних службових приміщень і споруд, що призначені для здійснення габаритно-вагового контролю, та майданчиків для стоянки транспортних засобів, заїздів (виїздів) до них;

6.5 проведення періодичних повірок (метрологічних атестацій) обладнання пунктів габаритно-вагового контролю;

6.6 проведення вимірювання і зважування транспортних засобів;

6.7 складення актів за результатами габаритно-вагового контролю;

6.8 видача погоджень маршруту руху великовагового та/або великогабаритного транспортного засобу автомобільними дорогами загального користування.

## ТЕХНОЛОГІЧНИЙ РЕГЛАМЕНТ
### здійснення габаритно-вагового контролю транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів на автомобільних дорогах загального користування

**1. Загальні положення**

1.1. Цей Технологічний регламент визначає процедуру габаритно-вагового контролю транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів (далі - транспорті засоби) у пунктах габаритно-вагового контролю на автомобільних дорогах загального користування і вимоги до облаштування та технічного оснащення цих пунктів.

<...>

1.3. Габаритно-ваговий контроль здійснюється на автомобільних дорогах загального користування уповноваженими Укравтодором дорожніми підприємствами та організаціями разом з відповідними підрозділами Державтоінспекції МВС України виключно в пунктах габаритно-вагового контролю.

1.4. У цьому Технологічному регламенті терміни вживаються в значеннях, визначених Порядком здійснення габаритно-вагового контролю.

**2. Вимоги до пересувного пункту габаритно-вагового контролю**

2.1. Габаритно-ваговий контроль пересувними пунктами здійснюється на спеціально обладнаних ділянках доріг I-III категорій.

2.2. Пересувний пункт влаштовується на автомобільних дорогах загального користування з урахуванням параметрів видимості для даної категорії дороги згідно з вимогами ДБН В.2.3-4:2007 "Автомобільні дороги" в спеціально обладнаних для проведення габаритно-вагового контролю місцях або на майданчиках для відпочинку, стоянках та майданчиках для короткочасної зупинки автомобілів, обладнаних перехідно-швидкісними смугами для здійснення точного габаритно-вагового контролю. Забороняється здійснювати габаритно-ваговий контроль на автомобільних дорогах, позначених дорожнім знаком 5.1 "Автомагістраль".

2.3. Пересувний пункт розміщується не ближче 500 м від житлової забудови та повинен мати:

позначення відповідними тимчасовими дорожніми знаками;

рівну поверхню із повздовжнім та поперечним ухилом <= 3 проміле;

тверде покриття (асфальтобетонне або цементобетонне) без вибоїн та тріщин;

ширину не менше ніж 7,0 м;

укріплений металевими кутами приямок для вагових платформ.

2.4. Роботу пересувного пункту забезпечує персонал з трьох працівників - начальника пункту, оператора та водія.

2.5. Пересувний пункт повинен бути укомплектований таким технічним обладнанням та документацією.

2.5.1 спеціальним автомобілем з розпізнавальним пофарбуванням та проблисковим маячком оранжевого кольору та причепом;

2.5.2 комплектом пересувних автомобільних ваг для осьового зважування транспортних засобів у русі. Склад комплекту: дві вагові платформи, ваговий індикатор у футлярі та чотири вирівнювальні доріжки;

2.5.3 рулеткою стрічковою, рейкою телескопічною завдовжки 6 м для вимірювань параметрів висоти транспортних засобів, рулеткою електронною в комплекті зі світловідбивачем;

2.5.4 бланками довідок про результати здійснення габаритно-вагового контролю;

2.5.5 бланками актів про перевищення транспортним засобом нормативних вагових параметрів та актів про перевищення транспортним засобом нормативних габаритних параметрів;

2.5.6 журналом обліку великовагових та/або великогабаритних транспортних засобів;

2.5.7 комп'ютером;

2.5.8 акумулятором для резервного електроживлення;

2.5.9 бензиновим (дизельним) електрогенератором;

2.5.10 засобами зв'язку: рацією та мобільним телефоном оперативного зв'язку;

2.5.11 нормативно-правовими актами з організації габаритно-вагового контролю (Правила дорожнього руху, Порядок здійснення габаритно-вагового контролю, Правила проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів, цей Технологічний регламент);

2.5.12 свідоцтвом про повірку ваг та свідоцтвом про державну метрологічну атестацію.

2.6. Пересувний пункт повинен мати такі засоби організації дорожнього руху:

2.6.1 знак індивідуального проектування "Пересувний пункт вагового та габаритного контролю" (напис повинен бути виконаний чорними літерами на жовтому фоні);

2.6.2 знак 3.29 "Обмеження максимальної швидкості 70 км/год";

2.6.3 знак 3.29 "Обмеження максимальної швидкості 50 км/год";

2.6.4 знак 3.31 "Зона обмеження максимальної швидкості";

2.6.5 знак 3.32 "Кінець зони обмеження максимальної швидкості";

2.6.6 знак 3.41 "Контроль";

2.6.7 два знаки 3.25 "Обгін заборонено";

2.6.8 два знаки 3.26 "Кінець заборони обгону";

2.6.9 знак 3.30 "Кінець обмеження максимальної швидкості";

2.6.10 двадцять чотири оранжеві конуси з горизонтальними світловідбивними смугами білого кольору.

2.7. Персонал пересувного пункту має бути забезпечений спецодягом, до складу якого входить сигнальний жилет оранжевого кольору із світловідбивними елементами.

2.8. Вимірювальне і вагове обладнання пересувного пункту повинно бути атестовано на проведення вимірювань та мати відповідне свідоцтво спеціально вповноваженого органу у сфері метрології.

2.9. Вагове обладнання повинно забезпечувати поосьове зважування в русі і визначати повну масу вантажного транспортного засобу з похибкою не більше ніж 2%, дискретність вимірювання має бути не більше ніж 50 кг.

2.10. Вагове обладнання повинно бути оснащено автоматичним або напівавтоматичним пристроєм установки на нуль.

### 3. Здійснення габаритно-вагового контролю транспортних засобів на пересувних пунктах габаритно-вагового контролю

3.1. Перед початком роботи пересувного пункту його начальник проводить первинний інструктаж працівників з питань охорони праці та техніки безпеки, а потім через кожні шість місяців повторний інструктаж. Результати інструктажу заносяться в журнал реєстрації інструктажів з питань охорони праці.

3.2. Перед виїздом на місце проведення габаритно-вагового контролю перевіряються комплектність та справність обладнання, зарядженість акумуляторів та наявність необхідних документів згідно з пунктом 2.5 глави 2 цього Технологічного регламенту.

3.3. На місці проведення габаритно-вагового контролю оператор пересувного пункту та водій:

3.3.1 перевіряють відповідність місця проведення вагового та габаритного контролю вимогам, наведеним у пункті 2.3 глави 2 цього Технологічного регламенту;

3.3.2 розміщують засоби організації дорожнього руху;

3.3.3 перевіряють рівність поверхні, призначеної для встановлення обладнання, за допомогою мітли очищають її від бруду;

3.3.4 установлюють вагові платформи біля приямків так, щоб забезпечити повний контакт коліс з платформами;

3.3.5 у разі відсутності приямка для уникнення помилок через перерозподіл навантаження між осями та забезпечення розташування здвоєних та строєних осей на одній висоті під час зважування розташовують вирівнювальні доріжки з кожного боку вагових платформ (поперечні осі ваг повинні суміщатися);

3.3.6 відповідно до інструкції заводу-виробника з експлуатації вагового обладнання приводять в робочий стан обладнання для вагового контролю.

3.4. Для проведення габаритно-вагового контролю співробітники підрозділу Державтоінспекції МВС України направляють транспортний засіб до пересувного пункту габаритно-вагового контролю.

3.5. Водії, під час перебування в межах пересувного пункту габаритно-вагового контролю повинні виконувати вимоги працівників цього пункту.

3.6. Водій транспортного засобу повинен зупинитися біля знака 3.41 "Контроль" для отримання вказівок від працівників цього пункту.

3.7. Оператор пересувного пункту вводить дані про транспортний засіб у базу даних вагового індикатора. Після цього транспортний засіб спрямовується на ваги по траєкторії, яка позначається конусами.

3.8. У разі, якщо відстань між поздовжніми осями вагових платформ не суміщається з колісною базою транспортного засобу, положення платформ та доріжок (за їх наявності)

коригується таким чином, щоб колеса транспортного засобу наїжджали виключно на робочі поверхні вагових платформ.

3.9. Водій транспортного засобу забезпечує проїзд через ваги з швидкістю згідно з технічною документацією або інструкцією з експлуатації вагового обладнання. Інформацію про швидкість руху при проїзді ваг водій отримує під час указівок з проходження контролю.

3.10. Оператор пересувного пункту за допомогою вагового обладнання фіксує осьові навантаження та загальну масу транспортного засобу, результати записуються до бази даних вагового індикатора.

3.11. Габаритні параметри транспортного засобу визначаються працівниками пересувного пункту габаритно-вагового контролю за допомогою вимірювального обладнання, визначеного в підпункті 2.5.3 пункту 2.5 глави 2 цього Технологічного регламенту.

3.12. Оператор пересувного пункту за результатами вагового та/або габаритного контролю складає довідку про результати здійснення габаритно-вагового контролю. Довідка складається у двох примірниках і підписується начальником та оператором. Один примірник довідки залишається на пересувному пункті як документ звітності, другий примірник передається водію транспортного засобу.

3.13. У разі, якщо параметри транспортного засобу не перевищують нормативні, транспортний засіб може безперешкодно продовжувати подальший рух.

3.14. Якщо за результатами габаритно-вагового контролю встановлено, що параметри транспортного засобу перевищують нормативно допустимі параметри (пункт 22.5 Правил дорожнього руху) більш ніж на 2%, транспортний засіб є великоваговим та/або великогабаритним.

3.15. У цьому разі на підставі довідки про результати здійснення габаритно-вагового контролю начальник пересувного пункту складає акт про перевищення транспортним засобом нормативних вагових параметрів та/або акт про перевищення транспортним засобом нормативних габаритних параметрів. Акти складаються у двох примірниках і підписуються начальником та оператором пересувного пункту габаритно-вагового контролю, а також водієм транспортного засобу, параметри якого перевищують нормативно допустимі. У разі відмови водія від підписання акта, про це зазначається в акті. Один примірник акта (актів) залишається на пересувному пункті як документ звітності, другий примірник передається водію транспортного засобу.

3.16. Начальник пересувного пункту відповідно до формули розрахунку (пункт 30 Порядку здійснення габаритно-вагового контролю) та Ставок плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові та/або габаритні параметри яких перевищують нормативні, затверджених постановою Кабінету Міністрів від 27 червня 2007 року № 879, визначає суму плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування.

3.17. Водій великовагового та/або великогабаритного транспортного засобу вносить в установленому законодавством порядку плату за проїзд автомобільними дорогами загального користування, після чого йому співробітники підрозділу Державтоінспекції МВС України видають дозвіл на рух.

3.18. Начальник пересувного пункту реєструє всі транспортні засоби, що пройшли габаритно-ваговий контроль, у журналі обліку великовагових та/або великогабаритних транспортних засобів. Журнал обліку повинен бути пронумерований, прошнурований, скріплений печаткою і підписом начальника вповноваженого Укравтодором дорожнього підприємства.

3.19. Власник великовагового та/або великогабаритного транспортного засобу або вповноважена ним особа має право привести габаритно-вагові параметри транспортного засобу у відповідність до установлених нормативів шляхом часткового розвантаження, перевантаження на інший транспортний засіб або в будь-який інший спосіб.

3.20. Після приведення габаритно-вагових параметрів транспортного засобу у відповідність до установлених нормативів і після внесення плати за проїзд такий засіб спрямовується для здійснення повторного габаритно-вагового контролю. Якщо під час здійснення повторного габаритно-вагового контролю фактів перевищення габаритно-вагових параметрів не виявлено, транспортний засіб може продовжити подальший рух.

**4. Вимоги до стаціонарних пунктів габаритно-вагового контролю**

4.1. Стаціонарний пункт габаритно-вагового контролю влаштовується на автомобільних дорогах загального користування з урахуванням параметрів видимості для даної категорії дороги згідно з вимогами ДБН В.2.3-4:2007 "Автомобільні дороги" в спеціально обладнаних для проведення габаритно-вагового контролю місцях, обладнаних перехідно-швидкісними смугами.

4.2. Стаціонарний пункт габаритно-вагового контролю розміщується не ближче 500 м від житлової

забудови та повинен мати:

4.2.1 позначення відповідними дорожніми знаками;

4.2.2 рівну поверхню без крутих ухилів (<= 3 проміле);

4.2.3 тверде покриття (асфальтобетонне або цементобетонне);

4.2.4 стоянку для транспортних засобів, що проходять габаритно-ваговий контроль;

4.2.5 підключення до мережі електроживлення (220/380 В);

4.2.6. місце відпочинку для водіїв;

4.2.7 стоянку для автомобілів персоналу на 5 місць;

4.2.8 зовнішнє освітлення.

4.3. Кількісний та кваліфікаційний склад персоналу стаціонарного пункту габаритно-вагового контролю визначається залежно від типу встановленого обладнання та режиму його роботи.

4.4. Персонал стаціонарного пункту габаритно-вагового контролю має бути забезпечений спецодягом, до комплекту якого входить сигнальний жилет оранжевого кольору із світловідбивними елементами.

4.5. Вимірювальне і вагове обладнання стаціонарного пункту повинно бути атестовано на проведення вимірювань та мати відповідне свідоцтво.

4.6. Стаціонарний пункт габаритно-вагового контролю повинен мати:

4.6.1 стаціонарні ваги для точного зважування транспортних засобів у русі;

4.6.2 ворота габаритного контролю для встановлення параметрів висоти та ширини транспортних засобів;

4.6.3 оптичний датчик визначення довжини транспортних засобів;

4.6.4 електронно-обчислювальну техніку з відповідним програмним забезпеченням для збору, аналізу, накопичення, зберігання та передачі інформації;

4.6.5 систему відеоспостереження;

4.6.6 приміщення для персоналу та електронно-обчислювальної техніки;

4.6.7 засоби зв'язку (телефон, факс, І№ter№et);

4.6.8 бланки довідок про результати здійснення габаритно-вагового контролю;

4.6.9 бланки актів про перевищення транспортним засобом нормативних вагових параметрів та актів про перевищення транспортним засобом нормативних габаритних параметрів;

4.6.10 бланки міжнародних сертифікатів зважування вантажних транспортних засобів (якщо стаціонарний пункт уповноважений видавати такі сертифікати);

4.6.11 журнал обліку великовагових та/або великогабаритних транспортних засобів;

4.6.12 нормативно-правові акти з організації габаритно-вагового контролю (Правила дорожнього руху, Порядок здійснення габаритно-вагового контролю, Правила проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів, цей Технологічний регламент);

4.6.13. свідоцтво про повірку ваг та свідоцтво про державну метрологічну атестацію ваг;

4.6.14. засоби організації дорожнього руху відповідно до схеми організації дорожнього руху при під'їзді до пункту та виїзді з нього, узгодженої з відповідними підрозділами МВС та Укравтодору.

4.7. Вагове обладнання повинно забезпечувати поосьове зважування в русі і визначати повну масу вантажного транспортного засобу з похибкою не більше ніж 2%; дискретність вимірювання має бути не більше ніж 50 кг.

4.8. Вагове обладнання повинно бути оснащено автоматичним або напівавтоматичним пристроєм установки на нуль.

### 5. Здійснення габаритно-вагового контролю транспортних засобів на стаціонарних пунктах габаритно-вагового контролю

5.1. При вимірюванні вагових параметрів на стаціонарних пунктах габаритно-вагового контролю транспортний засіб згідно з вимогами засобів організації руху проходить ваги точного контролю, на яких визначаються вагові параметри транспортного засобу - осьові навантаження та загальна маса.

5.2. Швидкість проїзду через ваги повинна відповідати межам швидкостей, які зазначені в технічній документації або інструкції з експлуатації вагового обладнання.

5.3. Параметри висоти та ширини транспортного засобу вимірюються при проїзді згідно з вимогами засобів організації руху крізь ворота габаритного контролю; довжина транспортного засобу визначається за допомогою оптичного датчика.

5.4. Водію транспортного засобу за результатами габаритно-вагового контролю видається відповідна довідка. Один примірник довідки залишається на стаціонарному пункті як документ звітності, другий примірник передається водію транспортного засобу.

5.5. У разі, якщо параметри транспортного засобу не перевищують нормативні, транспортний засіб може безперешкодно продовжувати подальший рух.

5.6. На свій запит водій має змогу отримати міжнародний сертифікат зважування вантажних транспортних засобів, якщо стаціонарний пункт габаритно-вагового контролю уповноважений видавати такі сертифікати.

5.7. Якщо за результатами габаритно-вагового контролю встановлено, що параметри транспортного засобу перевищують нормативно допустимі параметри (пункт 22.5 Правил дорожнього руху) більше ніж на 2%, транспортний засіб є великоваговим та/або великогабаритним.

5.8. У цьому разі на підставі довідки про результати здійснення габаритно-вагового контролю начальник стаціонарного пункту складає акт про перевищення транспортним засобом нормативних вагових параметрів та/або акт про перевищення транспортним засобом нормативних габаритних параметрів. Акти складаються у двох примірниках і підписуються начальником та оператором стаціонарного пункту габаритно-вагового контролю, а також водієм транспортного засобу, параметри якого перевищують нормативно допустимі. У разі відмови водія від підписання акта, про це зазначається в акті. Один примірник акта (актів) залишається на стаціонарному пункті як документ звітності, другий примірник передається водію транспортного засобу.

5.9. Начальник стаціонарного пункту відповідно до формули розрахунку (пункт 30 Порядку здійснення габаритно-вагового контролю) та Ставок плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові та/або габаритні параметри яких перевищують нормативні, затверджених постановою Кабінету Міністрів від 27 червня 2007 року № 879, визначає суму плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування.

5.10. Водій великовагового та/або великогабаритного транспортного засобу вносить в установленому законодавством порядку плату за проїзд автомобільними дорогами загального користування, після чого йому співробітниками підрозділу Державтоінспекції МВС України видається дозвіл на рух.

5.11. Начальник стаціонарного пункту реєструє всі транспортні засоби, що пройшли габаритно-ваговий контроль, у журналі обліку великовагових та/або великогабаритних транспортних засобів. Журнал обліку повинен бути пронумерований, прошнурований, скріплений печаткою і підписом начальника вповноваженого Укравтодором дорожнього підприємства.

5.12. Власник великовагового та/або великогабаритного транспортного засобу або вповноважена ним особа має право привести габаритно-вагові параметри транспортного засобу у відповідність до установлених нормативів шляхом часткового розвантаження, перевантаження на інший транспортний засіб або в будь-який інший спосіб.

5.13. Після приведення габаритно-вагових параметрів транспортного засобу у відповідність до встановлених нормативів і внесення плати за проїзд такий засіб спрямовується для здійснення повторного габаритно-вагового контролю. Якщо під час здійснення повторного габаритно-вагового контролю фактів перевищення габаритно-вагових параметрів не виявлено, транспортний засіб може продовжити подальший рух.

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ**
**МІНІСТЕРСТВО ОХОРОНИ ЗДОРОВ'Я УКРАЇНИ**

## НАКАЗ

09.09.2009 № 400/666

## ІНСТРУКЦІЯ

**про виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції**

**1. Загальні положення**

1.1. Ця Інструкція визначає процедуру проведення огляду водіїв транспортних засобів з метою виявлення ознак стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції (далі - стан сп'яніння), та оформлення результатів такого огляду.

1.2. Огляду на стан сп'яніння підлягають водії транспортних засобів, щодо яких в уповноваженої особи Державтоінспекції МВС є підстави вважати, що вони перебувають у стані сп'яніння згідно з ознаками такого стану.

1.3. Ознаками алкогольного сп'яніння є:

а) запах алкоголю з порожнини рота;

б) порушення координації рухів;

в) порушення мови;

г) виражене тремтіння пальців рук;

ґ) різка зміна забарвлення шкірного покриву обличчя;

д) поведінка, що не відповідає обстановці.

1.4. Ознаками наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, є:

а) наявність однієї чи декількох ознак стану алкогольного сп'яніння (крім запаху алкоголю з порожнини рота);

б) звужені чи дуже розширені зіниці, які не реагують на світло;

в) сповільненість або навпаки підвищена жвавість чи рухливість ходи, мови;

г) почервоніння обличчя або неприродна блідість.

1.5. Ця Інструкція не поширюється на проведення судово-медичної та судово-психіатричної експертиз.

1.6. Огляд проводиться:

уповноваженою особою Державтоінспекції МВС на місці зупинки транспортного засобу з використанням спеціальних технічних засобів, дозволених до застосування МОЗ та Держспоживстандартом (далі - спеціальні технічні засоби);

лікарем закладу охорони здоров'я (у сільській місцевості за відсутності лікаря - фельдшером фельдшерсько-акушерського пункту, який пройшов спеціальну підготовку).

1.7. У разі відмови водія транспортного засобу від проходження огляду на стан сп'яніння на місці зупинки транспортного засобу або його незгоди з результатами огляду, проведеного уповноваженою особою Державтоінспекції МВС, огляд на стан сп'яніння проводиться в найближчому закладі охорони здоров'я, якому надано право на проведення такого огляду відповідно до статті 266 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі - заклад охорони здоров'я).

1.8. У разі дорожньо-транспортної пригоди (далі - ДТП), унаслідок якої є особи, що загинули або травмовані, проведення огляду на стан сп'яніння учасників цієї пригоди є обов'язковим у вищезазначених закладах охорони здоров'я.

**2. Проведення огляду на стан алкогольного сп'яніння уповноваженою особою Державтоінспекції МВС і оформлення його результатів**

2.1. У разі наявності ознак, передбачених у пункті 1.3 розділу 1 цієї Інструкції, уповноважена особа Державтоінспекції МВС проводить огляд на стан сп'яніння за допомогою спеціальних технічних засобів, дозволених до застосування МОЗ та Держспоживстандартом.

2.2. Огляд на стан алкогольного сп'яніння водія транспортного засобу здійснюється уповноваженими особами Державтоінспекції МВС, які мають спеціальні звання та пройшли відповідну підготовку.

2.3. Уповноваженими особами Державтоінспекції МВС використовуються спеціальні технічні засоби, які мають, зокрема, свідоцтво про державну реєстрацію та свідоцтво про повірку.

2.4. Огляд на стан сп'яніння проводиться з дотриманням інструкції з експлуатації спеціального технічного засобу та фіксацією результатів на паперових та електронних носіях, якщо спеціальний технічний засіб має такі функції.

2.5. Перед проведенням огляду на стан сп'яніння уповноважена особа Державтоінспекції МВС інформує особу, яка підлягає огляду на стан сп'яніння, про порядок застосування спеціального технічного засобу та на її вимогу надає свідоцтво про державну реєстрацію та свідоцтво про його повірку.

2.6. Огляд на стан сп'яніння на місці зупинки транспортного засобу проводиться в присутності двох свідків.

Не можуть бути залучені як свідки працівники міліції або особи, щодо неупередженості яких є сумніви.

2.7. Установлення стану алкогольного сп'яніння здійснюється на підставі огляду, який проводиться згідно з вимогами цієї Інструкції уповноваженими особами Державтоінспекції МВС з використанням спеціальних технічних засобів, показники яких після проведення тесту у видихуваному повітрі мають

цифровий показник більше 0,2 проміле алкоголю в крові.

2.8. Форма направлення на огляд з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, наведена у додатку 1 до цієї Інструкції.

2.9. З метою забезпечення достовірності результатів огляду водіїв транспортних засобів, які мають бути оглянуті в закладах охорони здоров'я, уповноважена особа Державтоінспекції МВС забезпечує доставку цих осіб до найближчого закладу охорони здоров'я не пізніше ніж протягом двох годин з моменту виявлення підстав для його проведення.

2.10. Результати огляду на стан сп'яніння водія транспортного засобу зазначаються у відповідних графах протоколу про адміністративне правопорушення.

Якщо технічними характеристиками спеціального технічного засобу передбачається роздрукування на папері його показників, ці результати долучаються до протоколу про адміністративне правопорушення.

2.11. Оформлення матеріалів огляду на стан сп'яніння водія транспортного засобу здійснюється згідно з чинним законодавством.

2.12. У разі наявності підстав вважати, що водій транспортного засобу перебуває у стані наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, згідно з ознаками, визначеними у пункті 1.4 розділу 1 цієї Інструкції, уповноважена особа Державтоінспекції МВС направляє цю особу до найближчого закладу охорони здоров'я.

### 3. Проведення огляду на стан сп'яніння в закладах охорони здоров'я і оформлення його результатів

3.1. Перелік закладів охорони здоров'я, яким надається право проведення огляду на стан сп'яніння водіїв, затверджується міністром охорони здоров'я Автономної Республіки Крим, начальниками управлінь охорони здоров'я обласних державних адміністрацій, Головного управління охорони здоров'я Київської та Управління охорони здоров'я Севастопольської міських державних адміністрацій та доводиться до відома МВС.

3.2. Огляд може також проводитися в спеціально обладнаних пересувних пунктах (автомобілях), що належать закладам охорони здоров'я і відповідають установленим МОЗ вимогам.

3.3. Огляд у закладах охорони здоров'я щодо виявлення стану сп'яніння проводиться лікарем закладу охорони здоров'я (у сільській місцевості за відсутності лікаря - фельдшером фельдшерсько-акушерського пункту), який пройшов тематичне удосконалення за відповідною програмою згідно з чинним законодавством.

3.4. Метою цього огляду є встановлення наявності чи відсутності стану сп'яніння в обстежуваної особи.

3.5. Лікар (фельдшер) повинен ознайомитися з документами особи, яку оглядає (паспорт, особисте посвідчення, посвідчення водія тощо) (за наявності).

3.6. Відсутність документів не може бути причиною для відмови у проведенні огляду на стан сп'яніння. У цьому разі в акті медичного огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції (далі - акт медичного огляду), зазначаються дані щодо зовнішнього вигляду особи, яку оглядають, а також те, що дані про цю особу записані з її слів. У разі надходження документів дані про оглянуту особу долучаються до акта.

3.7. Проведення лабораторних досліджень на визначення наркотичного засобу або психотропної речовини обов'язкове.

3.8. Метою лабораторного дослідження є виявлення або уточнення наявних речовин, що здатні спричинювати стан сп'яніння.

3.9. Використання в закладах охорони здоров'я для проведення лабораторних досліджень вимірювальної техніки та обладнання, дозволених МОЗ, підтверджується свідоцтвом про державну реєстрацію, свідоцтвом про повірку.

3.10. Зразки біологічного середовища для лабораторного дослідження відбираються у дві ємності. Вміст однієї ємності використовується для первинного дослідження, вміст другої ємності зберігається протягом 90 днів.

3.11. За збереження та транспортування ємності з біологічним середовищем до іншого закладу охорони здоров'я, цілісність пломбування відповідає заклад охорони здоров'я, у якому проводився відбір біологічного середовища.

3.12. Предметом дослідження біологічного середовища можуть бути слина, сеча та змиви з поверхні губ, шкірного покриву обличчя і рук.

3.13. Для дослідження біологічного середовища може використовуватися кров, якщо в обстежуваної особи неможливо взяти зразки біологічних середовищ, вказаних у пункті 3.12 цього розділу.

3.14. Якщо водій - учасник дорожнього руху внаслідок ДТП перебуває у несвідомому стані або з тяжкими травмами, обов'язково проводиться дослідження біологічного середовища або крові на вміст алкоголю, наркотичних чи психотропних речовин у закладах охорони здоров'я, куди він доставлений.

3.15. За результатами огляду на стан сп'яніння та лабораторними дослідженнями встановлюється діагноз, який вноситься до акта медичного огляду.

3.16. Висновок щодо результатів медичного огляду з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції (далі - висновок щодо результатів медичного огляду особи на стан сп'яніння), видається на підставі акта медичного огляду.

3.17. Зміст висновку щодо результатів медичного огляду особи на стан сп'яніння повідомляється оглянутій особі в присутності уповноваженої особи Державтоінспекції МВС, яка її доставила, про що робиться запис у згаданому вище висновку.

3.18. Усі записи в акті медичного огляду та висновку щодо результатів медичного огляду особи на стан сп'яніння повинні бути розбірливими, не допускається формулювання "Норма".

3.19. Акт медичного огляду особи складається в одному примірнику, який залишається в закладі охорони здоров'я.

3.20. Висновок щодо результатів медичного огляду особи на стан сп'яніння складається в усіх випадках безпосередньо після огляду особи у трьох примірниках: перший примірник видається під підпис уповноваженій особі Державтоінспекції МВС, яка доставила дану особу на огляд, другий видається оглянутій особі, а третій залишається в закладі охорони здоров'я.

3.21. Кожний випадок огляду на стан сп'яніння у закладі охорони здоров'я реєструється в журналі реєстрації медичних оглядів осіб з метою виявлення стану алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції.

3.22. Висновки щодо результатів медичного огляду осіб на стан сп'яніння, складені з порушенням вимог цієї Інструкції, вважаються недійсними.

3.23. Організація забезпечення закладів охорони здоров'я бланками акта медичного огляду, висновку щодо результатів медичного огляду особи на стан сп'яніння покладається на міністра охорони здоров'я Автономної Республіки Крим, начальників управлінь охорони здоров'я обласних державних адміністрацій, Головного управління охорони здоров'я Київської та Управління охорони здоров'я Севастопольської міських державних адміністрацій.

Відсутність бланків акта медичного огляду на стан сп'яніння та висновку щодо результатів медичного огляду особи на стан сп'яніння не може бути приводом для відмови в огляді на стан сп'яніння.

3.24. Український медичний та моніторинговий центр з алкоголю та наркотиків Міністерства охорони здоров'я здійснює клінічний моніторинг якості та результатів медичних оглядів клініко-анамнестичних даних обстежуваної особи та методичний контроль за проведенням оглядів на стан сп'яніння.

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ**

**НАКАЗ**

29.11.2007 № 451

**ІНСТРУКЦІЯ**
**з організації діяльності підрозділів Державтоінспекції МВС України щодо контролю за наявністю у водіїв полісів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та страхових сертифікатів "Зелена картка" при нагляді за дорожнім рухом**

**I. Загальні положення**

<...>

2. Поняття, що використовуються в цій Інструкції, мають таке значення:

водій - особа, яка керує транспортним засобом;

власники транспортних засобів - юридичні та фізичні особи, які відповідно до законів України є власниками або законними володільцями (користувачами) наземних транспортних засобів на підставі права власності, права господарського відання, оперативного управління, на основі договору оренди, довіреності або правомірно експлуатують транспортний засіб на інших законних підставах;

страхувальники - юридичні особи та дієздатні громадяни, що уклали із страховиками договори обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності за шкоду, заподіяну життю, здоров'ю, майну третіх осіб під час експлуатації транспортного засобу;

страховики - страхові організації, що мають право на здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів відповідно до вимог, установлених Законами України "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів" та "Про страхування";

поліс обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів - форма договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, зразок якого затверджений розпорядженням Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України від 17 грудня 2004 року № 3103 <...>;

страховий сертифікат "Зелена картка" - страховий сертифікат єдиної форми, що застосовується в країнах-членах міжнародної системи автомобільного страхування "Зелена картка", які зазначені і не викреслені в такому сертифікаті <...>;

спеціальний знак - знак державного зразка, затверджений розпорядженням Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України від 19 червня 2007 року № 7495, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 26 червня 2007 року за № 732/13999 , <...> що видається страховиком (його уповноваженою особою) страхувальнику при укладенні договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та призначений для здійснення посадовими особами органів Державтоінспекції МВС України та Державної прикордонної служби України візуального контролю за наявністю у водія транспортного засобу чинного поліса обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

**II. Контроль за наявністю у водіїв полісів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та страхових сертифікатів "Зелена картка" при нагляді за дорожнім рухом**

1. Працівники Державтоінспекції МВС України, які здійснюють нагляд за дорожнім рухом, контролюють наявність у водіїв транспортних засобів чинних полісів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та страхових сертифікатів "Зелена картка".

2. Під час нагляду за дорожнім рухом працівник Державтоінспекції МВС України здійснює зупинку транспортних засобів, на яких відсутній спеціальний знак, закріплений у правому верхньому кутку вітрового скла. Зупинка таких транспортних засобів здійснюється з дотриманням вимог, установлених Інструкцією з діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції МВС України, затвердженою наказом МВС від 13 листопада 2006 року № 1111, зареєстрованою в Міністерстві юстиції України 29 листопада 2006 року за № 1243/13117.

3. На вимогу працівника Державтоінспекції МВС України водій зупиненого транспортного засобу зобов'язаний надати йому для перевірки документи, передбачені пунктом 2.1 Правил дорожнього руху України, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306, у тому числі поліс обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Щодо транспортних засобів, що зареєстровані в інших державах, таким документом може бути страховий сертифікат "Зелена картка", виданий іноземною страховою організацію, або поліс обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

4. Незалежно від наявності спеціального знака працівник Державтоінспекції МВС України в обов'язковому порядку здійснює перевірку чинності поліса обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (страхового сертифіката "Зелена картка") у випадках:

зупинки транспортного засобу, водій якого порушив Правила дорожнього руху, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306;

причетності транспортного засобу до дорожньо-транспортної пригоди.

5. Якщо під час перевірки водій транспортного засобу надав поліс обов'язкового страхування

цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, то працівник Державтоінспекції МВС України зобов'язаний з'ясувати:

- чинність поліса обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів на час проведення перевірки відповідно до інформації, унесеної в розділі "3. Строк дії" поліса;

- поширення дії поліса обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів на зупинений транспортний засіб, а саме: наявність відомостей про цей транспортний засіб у розділі "6. Забезпечений транспортний засіб" або у випадку видачі поліса на умовах II типу відповідність цього транспортного засобу категорії, зазначеній у цьому розділі поліса;

- поширення дії поліса обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів щодо водія, а саме: наявність відомостей у розділах "4. Страхувальник" або "5. Інші особи, цивільно-правова відповідальність яких застрахована за цим Полісом" про водія чи особу, в інтересах якої він керує цим транспортним засобом або у випадку видачі поліса на умовах I типу, наявність документів, що підтверджують законність експлуатації цього транспортного засобу.

6. Якщо під час перевірки водій транспортного засобу, зареєстрованого в іншій державі, надав страховий сертифікат "Зелена картка", то працівник Державтоінспекції МВС України зобов'язаний з'ясувати:

чинність наданого страхового сертифіката "Зелена картка" на час проведення перевірки відповідно до інформації, унесеної в розділі "3.VALID" сертифіката;

поширення дії страхового сертифіката "Зелена картка" на зупинений транспортний засіб, а саме: наявність відомостей про цей транспортний засіб у розділах "5.Registratio№ №o. (or if №o№e) Chassis or E№gi№e №o." та "6.Categoгy a№d make of Vehicle" страхового сертифіката "Зелена картка";

поширення дії страхового сертифіката "Зелена картка" на територію України, а саме: наявність невикресленої позначки UA в табличці "This card is №ot valid i№ Cou№tries for which the releva№t box has bee№ ca№celled" страхового сертифіката "Зелена картка".

7. У разі відсутності чинного поліса обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (страхового сертифіката "Зелена картка") працівником Державтоінспекції МВС України на водія транспортного засобу складається протокол про адміністративне правопорушення за частиною третьою статті 126 Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Згідно з пунктом 13.1 статті 13 Закону України "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів" звільняються від обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів на території України та відповідно не отримують спеціального знака такі особи: учасники бойових дій, інваліди війни, інваліди I групи, які особисто керують належними їм транспортними засобами, а також особи, що керують транспортним засобом, належним інваліду I групи, у його присутності. Такі особи, відповідно до підпункту "г" пункту 2.1 Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306, повинні мати при собі відповідні підтвердні документи (посвідчення).

# МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ

## НАКАЗ

04.07.2011 № 389

## ПОРЯДОК
**видачі довідки про дорожньо-транспортну пригоду**

**I. Загальні положення**

<...>

1.2. Термін, що використовується в цьому Порядку, має таке значення:

довідка про дорожньо-транспортну пригоду (далі - довідка про ДТП) - це документ затвердженої цим наказом форми, який містить відповідну інформацію про оформлену за участю працівників Державтоінспекції МВС дорожньо-транспортну пригоду (далі - ДТП) та її учасників.

**II. Підстави видачі довідки про дорожньо-транспортну пригоду**

2.1. Довідка про ДТП видається безоплатно страховикам та Моторному (транспортному) страховому бюро України (далі - МТСБУ) на підставі їх письмового запиту до підрозділу Державтоінспекції МВС, у межах території обслуговування якого сталася ДТП.

Разом із запитами страховики надають завірені копії договорів (полісів) страхування транспортних засобів, зазначених у цих запитах.

2.2. За окремим мотивованим запитом до підрозділу Державтоінспекції МВС, у межах території обслуговування якого сталася ДТП, страховикам або МТСБУ надаються завірені копії відповідних схем ДТП.

**III. Формування та реєстрація довідки про дорожньо-транспортну пригоду**

3.1. Працівниками підрозділів Державтоінспекції МВС видаються довідки про ДТП, що сталися в межах їх території обслуговування.

3.2. Довідка про ДТП формується в графічному вигляді.

3.3. Номер довідки про ДТП наноситься на прямокутник із фоновим зображенням у вигляді крапок, розміщених у шахматному порядку.

3.4. У правому верхньому куті першої сторінки довідки про ДТП та справа в кінці її тексту вказується відповідний цифровий код.

3.5. Довідка про ДТП підписується уповноваженою особою підрозділу Державтоінспекції МВС, яка її оформила, скріплюється печаткою та реєструється в журналі обліку вихідної кореспонденції цього підрозділу. Назва підрозділу Державтоінспекції МВС, вихідний номер та дата видачі зазначаються на кутовому штампі довідки про ДТП.

3.6. За достовірність даних, зазначених у довідках про ДТП, відповідають працівники підрозділу Державтоінспекції МВС, якими було заповнено картки обліку цих ДТП, та їх начальники.

**IV. Строк виконання запитів**

Строк виконання запитів, зазначених у розділі II цього Порядку, не може перевищувати строк, визначений статтею 20 розділу IV Закону України "Про доступ до публічної інформації".

<...>

# ЗМІСТ

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ....3
2. ОБОВ'ЯЗКИ І ПРАВА ВОДІЇВ МЕХАНІЧНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ....37
3. РУХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ІЗ СПЕЦІАЛЬНИМИ СИГНАЛАМИ....66
4. ОБОВ'ЯЗКИ І ПРАВА ПІШОХОДІВ....69
5. ОБОВ'ЯЗКИ І ПРАВА ПАСАЖИРІВ....71
6. ВИМОГИ ДО ВЕЛОСИПЕДИСТІВ....72
7. ВИМОГИ ДО ОСІБ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ГУЖОВИМ ТРАНСПОРТОМ, І ПОГОНИЧІВ ТВАРИН....74
8. РЕГУЛЮВАННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ....75
9. ПОПЕРЕДЖУВАЛЬНІ СИГНАЛИ....92
10. ПОЧАТОК РУХУ ТА ЗМІНА ЙОГО НАПРЯМКУ....100
11. РОЗТАШУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ НА ДОРОЗІ....109
12. ШВИДКІСТЬ РУХУ....115
13. ДИСТАНЦІЯ, ІНТЕРВАЛ, ЗУСТРІЧНИЙ РОЗ'ЇЗД....126
14. ОБГІН....129
15. ЗУПИНКА І СТОЯНКА....137
16. ПРОЇЗД ПЕРЕХРЕСТЬ....151
17. ПЕРЕВАГИ МАРШРУТНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ....164
18. ПРОЇЗД ПІШОХІДНИХ ПЕРЕХОДІВ І ЗУПИНОК ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ....167
19. КОРИСТУВАННЯ ЗОВНІШНІМИ СВІТЛОВИМИ ПРИЛАДАМИ....172
20. РУХ ЧЕРЕЗ ЗАЛІЗНИЧНІ ПЕРЕЇЗДИ....175
21. ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ....181
22. ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ....185
23. БУКСИРУВАННЯ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЯ ТРАНСПОРТНИХ СОСТАВІВ....190
24. НАВЧАЛЬНА ЇЗДА....197
25. РУХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ У КОЛОНАХ....199
26. РУХ У ЖИТЛОВІЙ ТА ПІШОХІДНІЙ ЗОНІ....200
27. РУХ ПО АВТОМАГІСТРАЛЯХ І ДОРОГАХ ДЛЯ АВТОМОБІЛІВ....201
28. РУХ ПО ГІРСЬКИХ ДОРОГАХ І НА КРУТИХ СПУСКАХ....204
29. МІЖНАРОДНИЙ РУХ....208
30. НОМЕРНІ, РОЗПІЗНАВАЛЬНІ ЗНАКИ, НАПИСИ І ПОЗНАЧЕННЯ....211
31. ТЕХНІЧНИЙ СТАН ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ ТА ЇХ ОБЛАДНАННЯ....217
32. ОКРЕМІ ПИТАННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ, ЩО ПОТРЕБУЮТЬ УЗГОДЖЕННЯ З ДЕРЖАВТОІНСПЕКЦІЄЮ....233
33. ДОРОЖНІ ЗНАКИ....234
Попереджувальні знаки....235
Знаки пріоритету....244
Заборонні знаки....247
Наказові знаки....258

Інформаційно-вказівні знаки....261
Знаки сервісу....274
Таблички до дорожніх знаків....275
34. ДОРОЖНЯ РОЗМІТКА....277
Додаток 1 Дорожні знаки....286
Додаток 2 Дорожня розмітка....292
Додаток 3 Світлофори....292
Додаток 4 Розпізнавальні знаки....293
35. НОРМАТИВНО ПРАВОВІ АКТИ....293

**ПЕРЕЛІК НОРМАТИВНО-ПРАВОВИХ АКТІВ**
**по стану на 13 січня 2014 р.**

1. КОНСТИТУЦІЯ УКРАЇНИ (Витяги) ....319
2. КОДЕКС УКРАЇНИ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ (Витяги) ....321
3. ПОСТАНОВА КМУ від 17.12.2008 р. №1102 "ПОРЯДОК тимчасового затримання та зберігання транспортних засобів на спеціальних майданчиках і стоянках" ....345
4. ПОСТАНОВА КМУ від 18.01.2001 р. № 30 "ПРАВИЛА проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами" ....347
5. ПОСТАНОВА КМУ від 27.06.2007 р. №879 " ПОРЯДОК здійснення габаритно-вагового контролю та справляння плати за проїзд автомобільними дорогами загального користування транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів, вагові та/або габаритні параметри яких перевищують нормативні" ....350
6. НАКАЗ МВС УКРАЇНИ від 26.02.2009 р. №77 "ІНСТРУКЦІЯ з оформлення працівниками Державтоінспекції МВС матеріалів про адміністративні порушення у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху" ....357
7. НАКАЗ МВС УКРАЇНИ від 27.03.2009 р. №111 "ІНСТРУКЦІЯ з питань діяльності підрозділів дорожньо-патрульної служби Державтоінспекції" ....370
8. НАКАЗ МВС УКРАЇНИ від 13.10.2008 р. №534 "ПОРЯДОК здійснення контролю за технічним станом колісних транспортних засобів під час їх експлуатації" ....404
9. НАКАЗ МВС УКРАЇНИ від 07.05.2008 р. №219/198 " ПОРЯДОК взаємодії дорожніх організацій і підприємств та підрозділів Державтоінспекції МВС України при проведенні габаритно-вагового контролю транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів на автомобільних дорогах загального користування" ....406
10. НАКАЗ МВС УКРАЇНИ та МОЗ УКРАЇНИ від 09.09.2009 р. №400/666 "ІНСТРУКЦІЯ про виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції" ....411
11. НАКАЗ МВС УКРАЇНИ від 29.11.2007 р. №451 "ІНСТРУКЦІЯ з організації діяльності підрозділів Державтоінспекції МВС України щодо контролю за наявністю у водіїв полісів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та страхових сертифікатів "Зелена картка" при нагляді за дорожнім рухом" ....414
12. НАКАЗ МВС УКРАЇНИ від 04.07.2011 р. №389 "ПОРЯДОК видачі довідки про дорожньо-транспортну пригоду" ....418

Володимир Олександрович Караваєв
Сергій Іванович Будник

ПРАВИЛА ДОРОЖНЬОГО РУХУ.
КОМЕНТАРІ.
ОСНОВНІ ВИМОГИ ДО МІЖНАРОДНОГО РУХУ
НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ АКТИ
У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ
(українською мовою)
КИЇВ - 2014

Редакція, коректура - О.В. Литвиненко
Комп'ютерна верстка - А.О. Брем

Підп. до друку 16.12.2013. Формат 64х90/32. Папір крейдований
Ум. друк. арк. 16. Тираж 7000 прим. Зам № 4513

Видавець і виготовлювач
ТОВ "Караваєв"

тел.: +38 (044) 561 92 66
тел.: +38 (098) 440 41 88
E-mail: vkaravaev@ukr.net
www.100argumentov.com

Віддруковано в типографії "Тріада-прінт"
03680, м. Київ, вул. Крижанівського, 4
Тел.: +38 (044) 393 09 70
www.triada.ua
Свідоцтво ДК №3640 від 08.12.2009 р.

В. Караваєв , С. Будник

ПРАВИЛА ДОРОЖНЬОГО РУХУ

КОМЕНТАРІ