

Корпоративный университет
Транспортного комплекса

Подготовка водителей транспортных средств категории «D»

Учебное пособие по программе профессиональной подготовки



Московский
транспорт

Содержание

1.	Законодательство в сфере дорожного движения.....	1
1.1.	Законодательство в сфере экологии. Ответственность за нарушение природоохранного законодательства.....	1
1.2.	Законодательство в сфере дорожного движения. Ответственность за нарушение в сфере дорожного движения.....	4
1.3.	Оформление дорожно-транспортных происшествий.....	11
2.	Правила дорожного движения.....	12
2.1.	Общие положения.....	13
2.2.	Общие обязанности водителей.....	18
2.3.	Применение специальных сигналов.....	22
2.4.	Обязанности пешеходов.....	24
2.5.	Обязанности пассажиров.....	25
2.6.	Сигналы светофоров и регулировщика.....	26
2.7.	Применение аварийной сигнализации и знака аварийной остановки.....	29
2.8.	Начало движения, маневрирование.....	30
2.9.	Расположение транспортных средств на проезжей части.....	31
2.10.	Скорость движения.....	33
2.11.	Обгон, опережение, встречный разъезд.....	34
2.12.	Остановка и стоянка.....	35
2.13.	Проезд перекрёстков.....	37
2.14.	Пешеходные переходы и места остановок маршрутных транспортных средств.....	39
2.15.	Движение через железнодорожные пути.....	40
2.16.	Движение по автомагистралям.....	41
2.17.	Движение в жилых зонах.....	41
2.18.	Приоритет маршрутных транспортных средств.....	41
2.19.	Пользование внешними световыми приборами и звуковыми сигналами.....	42
2.20.	Перевозка людей.....	43
2.21.	Перевозка грузов.....	44
2.22.	Нормы времени управления транспортным средством и отдыха.....	45
2.23.	Дорожные знаки.....	47
3.	Психофизиологические основы деятельности водителя.....	48
3.1.	Основные психические познавательные процессы и их понятия.....	48
3.2.	Навыки делового общения и порядок действий в отдельных ситуациях.....	53
3.3.	Принципы работы с пассажиром в конфликтных ситуациях.....	59
4.	Организация и выполнение пассажирских перевозок автомобильным транспортом.....	64
4.1.	Нормативное правовое обеспечение пассажирских перевозок.....	64
4.1.1.	Договор перевозки пассажира.....	66
4.1.2.	Договор фрахтования.....	66
4.1.3.	Прямое смешанное сообщение.....	67
4.1.4.	Ответственность за нарушение обязательств по перевозке.....	67
4.1.5.	Государственный надзор в области автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта.....	68
4.1.6.	Виды перевозок пассажиров и багажа.....	69
4.1.7.	Путевые листы.....	70
4.1.8.	Заключение договора перевозки пассажира.....	70
4.1.9.	Перевозки детей, следующих вместе с пассажиром.....	70
4.1.10.	Перевозка багажа, провоз ручной клади транспортным средством, осуществляющим регулярные перевозки пассажиров и багажа.....	70
4.1.11.	Цели и задачи обеспечения транспортной безопасности.....	71
4.1.12.	Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям при осуществлении ими деятельности, связанной с эксплуатацией транспортных средств.....	72

4.1.13.	Особенности режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей.....	74
4.2.	Пассажи́рские автотранспортные организации, их структура и задачи.....	77
4.2.1.	Структура и задачи пассажирских автотранспортных организации.....	77
4.2.2.	Виды автобусных перевозок	79
4.2.3.	Структура пассажирских перевозок.....	80
4.2.4.	Задачи водителя автобуса, его роль в обеспечении безопасности пассажиров	81
4.2.5.	Технико-эксплуатационные показатели пассажирского автотранспорта	84
4.3.	Диспетчерское руководство работой автобусов на линии.....	89
4.4.	Работа автобусов на различных видах маршрутов.....	93
4.4.1.	Классификация автобусных маршрутов	93
4.4.2.	Остановочные пункты, их обустройство	94
4.4.3.	Понятия о паспорте маршрута.....	95
4.4.4.	Понятие о нормировании скоростей движения автобусов.....	96
4.4.5.	Требования к дорогам, на которых организуется движение пассажирского маршрутного автотранспорта.....	97
4.4.6.	Обследование маршрутов и выявление опасных участков.....	98
4.4.7.	Формы организации труда автобусных бригад	100
4.4.8.	Расписание движения автобусов на линии: маршрутное, станционное, контрольное расписания движения подвижного состава.....	101
4.4.9.	Интервалы движения; коэффициент сменности, рейс, оборотный рейс; работа автобусов в часы «пик»; значение введения укороченных, экспрессных и полужэкспрессных рейсов; остановки по требованию	102
4.4.10.	Пути повышения эффективности использования автобусов	102
4.4.11.	Нормы загрузки автобусов	103
4.4.12.	Нормы расхода топлива и смазочных материалов для автобусов	103
4.4.13.	Мероприятия по экономии топлива и смазочных материалов и опыт передовых водителей автобусов.....	107
4.4.14.	Порядок учета и выдачи талонов на топливо и смазочные материалы	109
4.4.15.	Заправка автобуса топливом, меры предосторожности	109
4.5.	Тарифы и билетная система на пассажирском автотранспорте	109
4.6.	Особенности работы маршрутных такси и ведомственных автобусов	111
4.7.	Страхование на пассажирском транспорте	112
4.8.	Режим труда и отдыха водителя автобуса	116
4.9.	Характеристики и функции технических устройств (тахографов), применяемых для контроля за режимами труда и отдыха водителей.....	118

1. Законодательство в сфере дорожного движения

1.1. Законодательство в сфере экологии. Ответственность за нарушение природоохранного законодательства

Развитие экологического законодательства в РФ началось сравнительно недавно – в середине 1990-х годов, после принятия новой Конституции. Существует множество законов и подзаконных актов, регламентирующих охрану природы:

- Федеральный закон «Об охране окружающей среды»;
- Федеральный закон «Об экологической экспертизе»;
- Федеральный закон «О радиационной безопасности населения»;
- Федеральный закон «Об отходах производства и потребления»;
- Федеральный закон «О безопасном обращении с пестицидами и агрохимикатами».
- Федеральный закон «Об особо охраняемых природных территориях»;
- Федеральный закон «О природных лечебных ресурсах, лечебно-оздоровительных местностях и курортах»;
- Федеральный закон «О специальных экологических программах реабилитации радиационно-загрязненных участков территории»;
- Федеральный закон «О континентальном шельфе Российской Федерации»;
- Федеральный закон «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации»;
- Федеральный закон «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне»;
- Федеральный закон «Об охране озера Байкал»;
- Федеральный закон «О территориях традиционного природопользования коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации»;
- Земельный кодекс РФ;
- Федеральный закон «Об обороте земель сельскохозяйственного назначения»;
- Закон РСФСР «О плате за землю»;
- Федеральный закон «О мелиорации земель»;
- Федеральный закон «О государственном регулировании обеспечения плодородия земель сельскохозяйственного назначения»;
- Федеральный закон «О землеустройстве»;
- Федеральный закон «О государственном земельном кадастре»;
- Водный кодекс РФ;
- Федеральный закон «О плате за пользование водными объектами»;
- Лесной кодекс РФ;
- Закон РФ «О недрах»;
- Федеральный закон «О животном мире»;
- Федеральный закон «Об охране атмосферного воздуха».

Конституция РФ – это главный источник права по экологии. На ее положениях основаны все действующие ФЗ, кодексы в области охраны окружающей среды.

Основные элементы природоохранного права отражены в следующих статьях Конституции РФ: ст. 9 – об охране, использовании земель, других ресурсов; ст. 36 допускает свободное владение землей гражданами, если это не наносит ей вреда; ст. 41 поощряет деятельность к санитарному, экологическому благополучию; ст. 42 устанавливает право на безопасную окружающую среду, достоверную информацию о ее состоянии; ст. 58 обязывает каждого сохранять, бережно относиться к природным богатствам; ст. 71 закрепляет основы установления федеральной экополитики, а также защиты воздушных пространств, моря, континентального шельфа; ст. 72 устанавливает совместное ведение, защиту, использование окружающей среды на федеральном и муниципальных уровнях. Конституция закрепляет

основные постулаты экологического права, тогда как иные нормативные акты содержат их конкретизацию. Положения Конституции являются приоритетными по сравнению с остальным законодательством при имеющихся разночтениях.

Экологическое правонарушение – это противоправное, как правило, виновное деяние (действие или бездействие), совершаемое правоспособным субъектом, причиняющее экологический вред или создающее реальную угрозу причинения такого вреда, либо нарушающее иные права и законные интересы субъектов экологического права.

С учетом степени общественной опасности экологические правонарушения подразделяются на проступки и преступления. Первые – менее общественно опасные деяния по сравнению со вторыми и являются дисциплинарными, административными и гражданскими правонарушениями.

Экологическими правонарушениями могут быть, например, правонарушения, последствиями которых является загрязнение атмосферного воздуха или вод, незаконная охота или рыбная ловля, небрежное обращение с огнем в лесу и нарушение правил пожарной безопасности в лесах и др. За экологические правонарушения наступает дисциплинарная, административная, гражданско-правовая и уголовная ответственность.

В соответствии с действующим законодательством административная и уголовная ответственность физических лиц за экологические правонарушения наступает с 16-летнего возраста. В порядке гражданского судопроизводства граждане несут ограниченную ответственность с 14 до 18 лет, полную – с 18 лет. С этого возраста лицо становится полностью дееспособным.

Административная ответственность выражается в применении компетентным органом государства мер административного взыскания за совершение административного экологического правонарушения. Таким правонарушением признается посягающее на экологический правопорядок, экологические права и свободы граждан, право собственности на природные ресурсы и порядок управления природопользованием и охраной окружающей среды противоправное, виновное (умышленное или неосторожное) действие (бездействие), которое причинило или могло причинить вред окружающей среде и за которое законодательством предусмотрена административная ответственность.

Регулируется применение административной ответственности Кодексом РФ об административных правонарушениях и законодательными актами субъектов РФ об административных правонарушениях. Административные экологические правонарушения в названном Кодексе сформулированы в области охраны собственности (гл. 7), охраны окружающей природной среды и природопользования (гл. 8) и в сельском хозяйстве, ветеринарии и мелиорации земель (гл. 10).

В области охраны собственности административная ответственность за экологические правонарушения установлена за самовольное занятие земельного участка (ст. 7.1), уничтожение специальных знаков (ст. 7.2), пользование недрами без разрешения (лицензии) либо с нарушением условий, предусмотренных разрешением (лицензией) (ст. 7.3), самовольную застройку площадей залегания полезных ископаемых (ст. 7.4), самовольную добычу янтаря (ст. 7.5), самовольное занятие водного объекта или пользование им без разрешения (лицензии) (ст. 7.6), повреждение гидротехнического, водохозяйственного или водоохранного сооружения, устройства или установки (ст. 7.7), самовольное занятие земельного участка прибрежной защитной полосы водного объекта, водоохранной зоны водного объекта либо зоны (округа) санитарной охраны источников питьевого и хозяйственно-бытового водоснабжения (ст. 7.8), самовольное занятие участка лесного фонда или участка леса, не входящего в лесной фонд (ст. 7.9), самовольную переуступку права пользования землей, недрами, участком лесного фонда, участком леса, не входящего в лесной фонд, или водным объектом (ст. 7.10), пользование объектами животного мира без разрешения (лицензии) (ст. 7.11), незаконный отвод земельных участков на особо охраняемых землях историко-культурного назначения (ст. 7.16).

За совершение административных экологических правонарушений КоАП РФ предусматривает административный штраф. Штраф является основным наказанием. За совершение некоторых правонарушений наряду со штрафом предусмотрена конфискация



(коллекционных объектов – ст. 8.34; орудий добывания животных или растений, а также самих животных или растений, их продуктов, частей либо дериватов – ст. 8.35; судна и других орудий лова – ст. 8.37). Конфискация в этих случаях применяется как дополнительное наказание.

В соответствии с КоАП РФ к административной ответственности за экологические правонарушения могут привлекаться граждане, должностные лица и юридические лица. Размер административного штрафа, налагаемого на граждан, колеблется от трех до двадцати минимальных размеров оплаты труда; на должностных лиц – от трех до двухсот минимальных размеров оплаты труда; на юридических лиц – от ста до трех тысяч минимальных размеров оплаты труда.

Привлечение к административной ответственности за экологические правонарушения не освобождает виновное лицо от обязанности возмещения причиненного экологического или экогенного вреда. Это объясняется тем, что штраф хотя и носит материальный характер, является мерой наказания, а не возмещением вреда; суммы штрафа идут не потерпевшему на возмещение вреда, а направляются в соответствии с законодательством в бюджет или на специальные счета экологических фондов.

Экологическое преступление – это общественно опасное, противоправное деяние, совершенное в сфере использования природных ресурсов и охраны окружающей среды, за которое Уголовным кодексом РФ предусмотрена уголовная ответственность.

– *Уголовная ответственность* за экологические правонарушения предусмотрена в зависимости от тяжести совершённого деяния и последствий, которые это деяние повлекло.

– *Штраф* – самое распространённое наказание за преступления против экологии. Варьируется от 200 до 700 минимальных зарплат преступника. За жестокое обращение с животными может применяться штраф до 80 000 или зарплата до полугода, согласно пункту 1 статьи 245.

– *Работы обязательного характера.* Виновный должен в свободное время бесплатно работать на государство. 480 часов – один из видов возможного наказания за нарушение правил борьбы с болезнями растительности, которые повлекли массовое распространение инфекционных болезней среди диких и домашних животных на определенной территории – эпизоотии (ст.249 УК РФ).

– *Лишение виновного права выполнять определённую работу или работать в определённой должности до пяти лет.*

Таким образом, Уголовный кодекс карает экологические правонарушения, совершённые высокопоставленными лицами, из-за халатности которых окружающая среда страдает.

К примеру, статья 248 УК – нарушение безопасности при обращении с токсинами. Санкция – до трёх лет лишения прав заниматься определённой работой.

– *Работы исправительного характера.* Виновный работает на основном месте работы, но из его зарплаты удерживается сумма от 5 до 20 процентов. К примеру, за порчу почвы можно получить такое наказание до двух лет.

– *Ограничение свободы до трёх лет.* Осуждённый в период, установленный приговором, находится под надзором. Ему запрещено в ночное время выходить из дома, посещать публичные места.

К примеру, пункт первый статьи 247 налагает ограничение свободы до двух лет за захоронение опасных отходов.

– *Арест до полугода.* Виновный полностью изолируется в специальные места. За загрязнение моря УК РФ предполагает арест до четырёх месяцев.

– *Лишение свободы.* Самая суровая уголовная ответственность, предусмотренная за нарушение экологического законодательства. Экоцид, то есть массовое уничтожение растительного или животного мира, отравление атмосферы или водных ресурсов, а также совершение иных действий, способных вызвать экологическую катастрофу, карается сроком 12–20 лет лишения свободы.

Последствия совершённых против экологии нарушений глобальны. Ведь зачастую вред, причинённый природе, настолько велик, что восстановить благоприятную окружающую среду становится невозможно. Наказание за такие преступления наступает соответствующее



проступку, насколько это реально.

Последствия можно условно разделить на следующие виды:

➤ Отрицательное влияние на качество окружающей среды. Определить данное последствие позволяют проверки конкретных характеристик и норм. К данным последствиям относятся случаи увеличения радиации, отравление воды и так далее.

➤ Потеря природного элемента. К примеру, вырубка леса, сожжение поля.

➤ Физический ущерб, причинённый людям и животным. Данное последствие является одним из самых глобальных, соответственно ответственность за него назначается серьёзная. К примеру, за невыполнением правил перевозки биологических отходов может последовать эпидемия среди людей либо смерть большого количества животных.

➤ Неуставленные изменения в окружающей среде. Сюда относятся иные отрицательные для природы исходы, связанные с несоблюдением человеком экологического законодательства. К примеру, исчезновение целого вида птиц, рыб или животных, в том числе занесённых в Красную книгу.

*За нарушение законодательства в области охраны окружающей среды действующим российским законодательством устанавливается **имущественная, дисциплинарная, административная и уголовная ответственность.***

Административная ответственность за правонарушения в сфере охраны окружающей среды и природопользования закреплена в главе 8 Кодекса об административных правонарушениях РФ.

Так, статья 8.30 КоАП РФ предусматривает ответственность за уничтожение лесной инфраструктуры, а также сенокосов, пастбищ. Наказание за данное правонарушение установлено в виде наложения административного штрафа на граждан в размере от 300 до 500 рублей; на должностных лиц – от 500 до 1 000 рублей; на юридических лиц – от 5 000 до 10 000 рублей.

Статья 8.32 КоАП РФ предусматривает ответственность за нарушение правил пожарной безопасности в лесах, в том числе ответственность за выжигание хвороста, лесной подстилки, сухой травы и других лесных горючих материалов с нарушением требований правил пожарной безопасности на земельных участках, непосредственно примыкающих к лесам, защитным и лесным насаждениям и не отделенных противопожарной минерализованной полосой шириной не менее 0,5 метра, а также совершенные в лесопарковом зеленом поясе. Ответственность за нарушение правил пожарной безопасности в лесах в условиях особого противопожарного режима, режима чрезвычайной ситуации в лесах, возникшей вследствие лесных пожаров.

В Уголовном кодексе Российской Федерации глава 26 посвящена экологическим преступлениям, за совершение которых предусмотрено соответствующее наказание (ст. 246-262).

Статья 254 УК РФ предусматривает ответственность за порчу земли и влечет наказание вплоть до 5 лет лишения свободы.

Ответственность за незаконную рубку лесных насаждений предусмотрена ст. 260 УК РФ и влечет наказание вплоть до 7 лет лишения свободы.

1.2. Законодательство в сфере дорожного движения. Ответственность за нарушение в сфере дорожного движения

Многоплановость и сложность общественных отношений, складывающихся в сфере безопасности дорожного движения (далее – БДД), обуславливают необходимость создания упорядоченного множества нормативно-правовых актов, которые образуют систему законодательства в данной сфере.

Систему законодательства в области БДД составляют:

- Конституция Российской Федерации (ст. 72),
- Федеральные законы,
- Указы и распоряжения Президента России,
- Постановления Правительства Российской Федерации,
- Ведомственные (межведомственные) нормативно-правовые акты как федерального, так и регионального уровней.

- Международные документы по безопасности дорожного движения, к которым присоединилась Российская Федерация.

Конституция Российской Федерации устанавливает основные принципы построения системы органов государственной власти, определяет их правовой статус, разграничивает предметы ведения Российской Федерации и субъектов федерации, провозглашает права и свободы человека и гражданина, гарантирует их государственную защиту, содержит иные важнейшие положения, касающиеся функционирования демократического правового государства.

Однако обеспечение безопасности дорожного движения как самостоятельное направление деятельности не отражено в положениях Конституции Российской Федерации. Деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения охватывается понятием «общественная безопасность», которую ст. 72 Конституции Российской Федерации относит к совместному ведению Российской Федерации и субъектов Российской Федерации.

Отметим, что Конституции некоторых зарубежных стран непосредственно регулируют сферу дорожного движения, что составляет основу для нормативно-правового развития и положительно сказывается на безопасности дорожного движения.

Поэтому в целях совершенствования законодательства целесообразно рассмотреть в дальнейшем возможность конституционного регулирования сферы дорожного движения.

Закон о безопасности дорожного движения

Общие правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации установлены Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее – закон «О БДД»).

Статьи закона «О БДД» закрепили необходимую сферу регламентации дорожного движения: лицензирование деятельности, связанной с обеспечением БДД, основные требования при изготовлении, реализации и эксплуатации транспортных средств, требования к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим перевозки грузов и пассажиров, строительству и содержанию дорог, к организации дорожного движения.

В 2020 году Редакция Закона «О БДД» внесла ряд существенных изменений по сравнению с ранее действовавшей редакцией, рассмотрим их подробнее.

В соответствии со ст. 25 Закона «О БДД» в РФ установлены следующие **категории** и входящие в них **подкатегории** транспортных средств (далее – ТС), на управление которыми предоставляется специальное право (далее право на управление транспортными средствами):

- ✓ категория «А» мотоциклы;
- ✓ категория «В» автомобили (за исключением транспортных средств категории «А»), разрешенная максимальная масса которых не превышает 3500 килограммов и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает восьми; автомобили категории «В», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов; автомобили категории «В», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств не превышает 3500 килограммов;
- ✓ категория «С» автомобили, за исключением автомобилей категории «D», разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 килограммов; автомобили категории «С», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов;
- ✓ категория «D» автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более восьми сидячих мест, помимо сиденья водителя; автомобили категории «D», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов;
- ✓ категория «BE» автомобили категории «В», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов и превышает массу автомобиля без нагрузки; автомобили категории «В», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств превышает 3500 килограммов;



- ✓ категория «СЕ» автомобили категории «С», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов;
- ✓ категория «DE» автомобили категории «D», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов; сочлененные автобусы;
- ✓ категория «Тm» трамваи;
- ✓ категория «Тb» троллейбусы;
- ✓ категория «М» мопеды и легкие квадрициклы;
- ✓ подкатегория «А1» мотоциклы с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания, не превышающим 125 кубических сантиметров, и максимальной мощностью, не превышающей 11 киловатт;
- ✓ подкатегория «В1» трициклы и квадрициклы;
- ✓ подкатегория «С1» автомобили, за исключением автомобилей категории "D", разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 килограммов, но не превышает 7500 килограммов; автомобили подкатегории "С1", сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов;
- ✓ подкатегория «D1» автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более восьми, но не более шестнадцати сидячих мест, помимо сиденья водителя; автомобили подкатегории «D1», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 килограммов;
- ✓ подкатегория «С1Е» автомобили подкатегории «С1», сцепленные с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств не превышает 12 000 килограммов;
- ✓ подкатегория «D1Е» автомобили подкатегории «D1», сцепленные с прицепом, который не предназначен для перевозки пассажиров, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 килограммов, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, при условии, что общая разрешенная максимальная масса такого состава транспортных средств не превышает 12 000 килограммов.

Итак, для мопедов и легких квадрициклов введена новая категория ТС – «М».

В рамках уже существующих категорий ТС («А», «В», «С», «D», «BE», «СЕ» и «DE») закон ввел подкатегории «А1», «В1», «С1», «D1», «С1Е» и «D1Е».

Для каждой подкатегории ТС установлены свои возрастные ограничения. Так, получить право на управление легкими мотоциклами «А1» можно с 16 лет, на категории «А», «В», «С», на подкатегории «В1», «С1» с 18 лет; на категории автобусов «D1» и «D» с 21 года.

Для управления автобусами, принадлежащими вооруженным силам, воинским формированиям и органам, в которых предусмотрена военная служба с 19-летнего возраста.

Введение подкатегорий ТС в соответствии с новыми требованиями Венской Конвенции о дорожном движении облегчает процесс обучения и получения водительских удостоверений, поскольку желающим управлять небольшими грузовиками и автобусами, не обязательно проходить курс обучения для управления большегрузными автомобилями и автобусами вместимостью более 16 посадочных мест.

Закон разрешает сдавать квалификационные экзамены на автомобилях с автоматической коробкой передач. В водительских удостоверениях появилась соответствующая отметка, если такие водители в дальнейшем захотят управлять ТС с механической коробкой передач, им необходимо будет сдать практический экзамен на транспортном средстве.

Закон исключил действовавшую долгое время норму о возможности допуска к экзаменам после самостоятельной подготовки. Сдавать экзамены на получение права управления транспортными средствами можно только после прохождения обучения по программам профессионального обучения водителей транспортных средств, разработанных уполномоченными федеральными органами исполнительной власти в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации.

К работе по управлению транспортными средствами в качестве водителей допускаются лица, имеющие российское национальное водительское удостоверение (данный пункт 13 статьи 25 вступил в силу с 1 июня 2015 года).



Следует отметить, что некоторые статьи указанного Закона «О БДД» требуют своего дальнейшего развития, что позволит уточнить либо принять ряд законодательных и иных нормативных правовых актов, правил, стандартов и технических норм.

Закон «О БДД» выступает составной частью правовой основы безопасности дорожного движения в Российской Федерации наряду с другими федеральными законами, к ним можно отнести:

- УК РФ; ГК РФ; КоАП РФ;
- Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»;
- Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;
- Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции»;
- Федеральный закон от 1 июля 2011 г. № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;
- Федеральный закон от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

В соответствии с федеральными законами принимаются иные подзаконные нормативные правовые акты Российской Федерации в области безопасности дорожного движения. Приведем только некоторые из них:

- Указы и распоряжения Президента РФ (Указ Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения»);
- Постановления и распоряжения Правительства РФ (Постановление Совета Министров Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения»);
- Нормативные правовые акты федеральных органов исполнительной власти (приказ Минтранса России от 15.01.2014 № 7 «Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом»).

Новое в правилах дорожного движения

Правила дорожного движения (далее – ПДД) – совокупность норм, которые регламентируют обязанности всех участников дорожного движения и устанавливают технические требования к транспортным средствам в целях создания условий для безопасного движения ТС.

Современные ПДД установлены постановлением Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»).

С 1 января 2018 года изменения в ПДД затронули несколько пунктов, в которых речь идет об *организованной перевозке детей*.

Ранее организованной могла считаться перевозка детей, начиная от двух. Теперь же минимальное количество детей для организованной перевозки равно восьми. Ранее детей можно было перевозить в том числе на грузовом автомобиле. Теперь же для их перевозки может использоваться только автобус.

Ранее запрещалась перевозка стоящих детей, однако данное требование из ПДД исключено. Кроме того, в старой редакции ПДД было указано, что с детьми должен находиться сопровождающий. Теперь это требование исключено из ПДД, однако в пункт 22.6 добавлена ссылка на «Правила организованной перевозки группы детей автобусами», подробнее данные Правила будут рассмотрены в соответствующем разделе.

С 8 апреля 2014 года вступили в силу очередные поправки в Правила дорожного движения. Нововведения связаны с *обеспечением безопасности и более комфортного передвижения велосипедистов, водителей мопедов и пешеходов*. Дополнения в Правилах касаются в основном больших городов, где велосипедные и пешеходные дорожки стали не редкостью.

Краткий обзор основных изменений с 8 апреля 2014 года:

- лица, передвигающиеся на роликовых коньках или самокатах, отныне приравнены к пешеходам и должны передвигаться только по тротуарам;
- по новым Правилам управлять велосипедом разрешено также лицам до 14 лет. Но с определенными строгими ограничениями. Если велосипедисту нет 14-ти, то на проезжую часть он выезжать не может, а если велосипедисту не исполнилось 7 лет, то он должен передвигаться только по тротуару;
- взрослый велосипедист может заезжать на тротуар или пешеходную дорожку только в исключительных случаях: когда нет возможности передвигаться в разрешенных местах не по тротуару или если он сопровождает велосипедиста в возрасте до 7 лет, (в том числе перевозит ребенка до 7 лет). При этом если он создает помехи для движения пешеходов, велосипедист должен спешиться.

Правонарушения и преступления на транспорте. Понятие о преступлении на транспорте. Отличие преступления от правонарушения. Виды наказаний

1. Гражданское право (ответственность) – вид ответственности, установленной нормами гражданского права.

Юридические последствия неисполнения или ненадлежащего исполнения лицом предусмотренных гражданским правом обязанностей, что связано с нарушением субъективных гражданских прав другого лица.

Гражданская ответственность является имущественной и носит компенсационный характер.

Основания для наступления гражданской ответственности.

Основание для наступления гражданской ответственности возникают тогда, когда наступает определенная совокупность условий, необходимых для применения мер гражданской ответственности. Такими условиями для правонарушений в сфере дорожного движения являются:

- ✓ противоправное поведение причинителя вреда;
- ✓ вина причинителя вреда;
- ✓ наличие убытков у потерпевшего;
- ✓ причинная связь между противоправным поведением причинителя вреда и наступившими у потерпевшего убытками.

Противоправное поведение – поведение, нарушающее норму права, которое выражается в виде противоправного действия или противоправного бездействия.

Противоправным признается действие, если оно:

- прямо запрещено законодательством;
- противоречит основанию обязательства (закону, договору).

Бездействие является противоправным, если на лицо возложена обязанность выполнить определенное действие, а оно его не выполнило.

Основной статьей, регулирующей гражданские отношения между лицами в сфере дорожного движения, является ст. 1079 Гражданского Кодекса Российской Федерации (ГК РФ).

Ответственность за вред, причиненный в ДТП (в соответствии со ст.1079 ГК РФ)

Юридические лица и физические лица, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (использование транспортных средств), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности.

Только движущееся транспортное средство является источником повышенной опасности и причиненный им вред возмещается независимо от вины владельца транспортного средства.

Владелец источника повышенной опасности не отвечает за вред, причиненный этим источником, если докажет, что источник выбыл из его обладания в результате противоправных действий других лиц.

Но если существует вина самого владельца в факте выбывания транспортного средства из его обладания (например, он забыл закрыть транспортное средство и оставил ключ в замке зажигания), то ответственность за причиненный вред может быть возложена судом как на владельца, так и на причинителя вреда, который управлял автомобилем в момент, когда наступили условия для возникновения гражданской ответственности.

Эта ответственность за вред накладывается в долевом порядке, в зависимости от степени

вины каждого из них.

2. Административные правонарушения.

Под административным правонарушением согласно ст. 2.1 понимается посягающее на государственный или общественный порядок, собственность, права и свободы граждан, на установленный порядок управления, противоправное, виновное (умышленное или неосторожное) действие либо бездействие, за которое законодательством предусмотрена административная ответственность.

Водитель может быть привлечен к административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения, правонарушения против порядка управления, правонарушения в области охраны окружающей природной среды и природопользования, правонарушения на транспорте.

Собственник (владелец) транспортного средства освобождается от административной ответственности, если в ходе проверки будут подтверждены содержащиеся в его сообщении или заявлении данные о том, что в момент фиксации административного правонарушения транспортное средство находилось во владении или в пользовании другого лица либо к данному моменту выбыло из его обладания в результате противоправных действий других лиц.

Понятие и виды административных взысканий.

Административное взыскание – это мера ответственности за совершение административного правонарушения.

К водителю могут быть применены следующие административные взыскания (наказания):

- ✓ Предупреждение.
- ✓ Административный штраф.
- ✓ Конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения.
- ✓ Лишение специального права, предоставленного физическому лицу.
- ✓ Административный арест.

Предупреждение – мера административного наказания, выраженная в официальном порицании физического или юридического лица. Предупреждение выносится в письменной форме.

Административный штраф является денежным взысканием, выражается в рублях и устанавливается для граждан в размере, как правило, не превышающем пяти тысяч рублей; для должностных лиц – пятидесяти тысяч рублей; для юридических лиц – одного миллиона рублей;

Конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения – принудительное безвозмездное обращение в федеральную собственность или в собственность субъекта Российской Федерации не изъятых из оборота вещей. Конфискация назначается судьей;

Лишение специального права, предоставленного физическому лицу, в виде права управления транспортным средством назначается на срок от одного месяца до трех лет и назначается судьей.

Административный арест заключается в содержании нарушителя в условиях изоляции от общества и устанавливается на срок до пятнадцати суток. Административный арест назначается судьей.

Предупреждение, административный штраф, лишение специального права, предоставленного физическому лицу, административный арест могут устанавливаться и применяться только в качестве основных административных наказаний.

Конфискация орудия совершения или предмета административного правонарушения может устанавливаться и применяться в качестве, как основного, так и дополнительного административного наказания.

За одно административное правонарушение может быть назначено основное, либо основное и дополнительное административное наказание.

Административное взыскание за совершение административного правонарушения назначается в пределах КоАП РФ.

3. Понятие уголовного права (ответственности).

Под уголовным правом (ответственностью) понимается обязанность понести наказание, неблагоприятные для лица, совершившим преступление.

Уголовная ответственность определяется Уголовным кодексом Российской Федерации.



Понятия и виды уголовных преступлений в области дорожного движения.

Преступлением признается совершенное опасное деяние, запрещенное УК РФ под угрозой наказания.

В зависимости от характера и степени общественной опасности деяния, предусмотренные УК РФ, подразделяются на тяжкие преступления и особо тяжкие преступления.

Тяжкими и особо тяжкими преступлениями признаются умышленные деяния, за совершение которых максимальное наказание, предусмотренное УК РФ не превышает десяти лет лишения свободы.

Наказание водителю за причинение лицу вреда здоровью легкой и средней тяжести регламентируется ст. 12.24, ч.1 и 2 КоАП.

Преступления в области дорожного движения охватывают нарушения:

- ✓ Правил дорожного движения.
- ✓ Эксплуатации транспортных средств.
- ✓ Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями.
- ✓ Приведение в негодность транспортных средств.
- ✓ Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта.
- ✓ Выраженных в бездействии лиц в ситуации, когда они обязаны оказать помощь другим лицам, пострадавшим в ДТП и оказавшихся в беспомощном состоянии.
- ✓ Выраженных в защите от уголовного преследования лиц, оказавших помощь пострадавшим в ДТП других лиц, если при оказании этой помощи пострадавшие получили дополнительные травмы от спасателей.

Виды уголовных наказаний.

За преступления в сфере дорожного движения могут назначаться следующие виды уголовных наказаний:

➤ ***Штраф*** – денежное взыскание, назначаемое в пределах, предусмотренных настоящим Кодексом. Штраф устанавливается в размере от двух тысяч пятисот до одного миллиона рублей или в размере заработной платы или иного дохода, осужденного за период от двух недель до пяти лет;

➤ ***Лишение права занимать определенные должности*** или заниматься определенной деятельностью состоит в запрещении занимать должности на государственной службе, в органах местного самоуправления либо заниматься определенной профессиональной или иной деятельностью. Лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью устанавливается на срок от одного года до пяти лет в качестве основного вида наказания и на срок от шести месяцев до трех лет в качестве дополнительного вида наказания;

➤ ***Обязательные работы*** заключаются в выполнении осужденным в свободное от основной работы или учебы время бесплатных общественно полезных работ. Вид обязательных работ и объекты, на которых они отбываются, определяются органами местного самоуправления по согласованию с уголовно-исполнительными инспекциями.

Обязательные работы устанавливаются на срок от шестидесяти до двухсот сорока часов и отбываются не свыше четырех часов в день. В случае злостного уклонения, осужденного от отбывания обязательных работ они заменяются ограничением свободы, арестом или лишением свободы.

➤ ***Исправительные работы*** назначаются осужденному, не имеющему основного места работы, и отбываются в местах, определяемых органом местного самоуправления по согласованию с органом, исполняющим наказания в виде исправительных работ, но в районе места жительства осужденного.

Исправительные работы устанавливаются на срок от двух месяцев до двух лет. Из заработка, осужденного к исправительным работам производятся удержания в доход государства в размере, установленном приговором суда, в пределах от пяти до двадцати процентов.

➤ ***Ограничение свободы*** заключается в содержании осужденного, достигшего к моменту вынесения судом приговора восемнадцатилетнего возраста, в специальном учреждении без изоляции от общества в условиях осуществления за ним надзора.

➤ В случае замены обязательных работ или исправительных работ ограничением



свободы оно может быть назначено на срок менее одного года.

➤ **Арест** заключается в содержании осужденного в условиях строгой изоляции от общества и устанавливается на срок от одного до шести месяцев. В случае замены обязательных работ или исправительных работ арестом он может быть назначен на срок менее одного месяца.

➤ **Лишение свободы** заключается в изоляции осужденного от общества путем направления его в колонию-поселение, помещения в воспитательную колонию, лечебное исправительное учреждение, исправительную колонию общего, строгого или особого режима либо в тюрьму. Лишение свободы устанавливается на срок от двух месяцев до двадцати лет.

Перечислим статьи УК РФ, непосредственно относящиеся к сфере дорожного движения:

– **Статья 125. Оставление в опасности.**

Заведомое оставление без помощи лица, находящегося в опасном для жизни или здоровья состоянии и лишенного возможности принять меры к самосохранению в случаях, если виновный имел возможность оказать помощь этому лицу и был обязан иметь о нем заботу либо сам поставил его в опасное для жизни или здоровья состояние, наказывается штрафом в размере до восьмидесяти тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до шести месяцев, либо обязательными работами на срок от ста двадцати до ста восьмидесяти часов, либо исправительными работами на срок до одного года, либо арестом на срок до трех месяцев, либо лишением свободы на срок до одного года.

– **Статья 264. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.**

– **Статья 266. Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями**

1. Недоброкачественный ремонт транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования, а равно выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств лицом, ответственным за техническое состояние транспортных средств, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, – наказываются штрафом в размере от ста тысяч до трехсот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от одного года до двух лет, либо ограничением свободы на срок до трех лет, либо арестом на срок до шести месяцев, либо лишением свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

2. Те же деяния, повлекшие по неосторожности смерть человека, – наказываются лишением свободы на срок до пяти лет.

3. Те же деяния, повлекшие по неосторожности смерть двух или более лиц, – наказываются лишением свободы на срок до семи лет.

1.3. Оформление дорожно-транспортных происшествий

Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 31.12.2020) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»).

Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ (ред. от 08.12.2020) «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2021).

Изменения 40-ФЗ об ОСАГО и перспективы дальнейшей эволюции

Недавним важным изменением Закона об ОСАГО стала корректировка сроков осмотра представителями страховых компаний поврежденного автомобиля. Раньше страховщик мог проводить экспертизу повреждений в течение 5 дней с момента предоставления транспортного средства к осмотру. Новое положение обязывает страховую организацию проводить оценку ущерба в течение 5 дней с момента подачи заявления о ДТП страховщику.

Одновременно был введен запрет на независимую экспертизу, которая зачастую проводилась в пользу одной из сторон. Документы с оценкой ущерба, созданные на основе



самостоятельно организованной экспертизы, в настоящий момент не имеют юридической силы.

Срок рассмотрения любых претензий владельцев транспортных средств, предъявляемых к страховым компаниям, увеличен с пяти дней до десяти.

С 1 сентября срок действия полиса ОСАГО не может быть меньше одного календарного года.

С мая 2017 года в России будет действовать натуральное возмещение по ОСАГО, которое коренным образом изменит ситуацию на рынке автострахования. Прямые денежные компенсации будут заменены перечислением денег на счета СТО, занимающиеся ремонтом повреждённых автомобилей. Список ремонтных мастерских, с которым страховая компания заключает договор, должен был опубликован на официальном сайте страховщика. Если предложенные сервисы по каким-то причинам не устраивают страхователя, то он может обратиться в страховую компанию с аргументированным заявлением. Этот механизм вступил в силу 28 марта 2017 года, когда внесённые изменения были утверждены Президентом РФ В.В. Путиным.

В этом году увеличены страховые выплаты по ОСАГО по Европротоколу, лимит которых теперь составит 100 000 рублей. Денежная компенсация при страховых случаях будет предоставляться, если счёт СТО превышает лимит в 400 000 рублей, а страхователь не желает доплачивать разницу из своего кармана. Финансовое возмещение также будет осуществляться:

- при высоких рисках нарушения сроков ремонта (30 дней),
- в случае невозможности восстановления аварийного транспортного средства,
- при наличии дополнительных письменных соглашений на этот счёт между страхователем и страховщиком.

Дебаты вокруг статей нового Закона об ОСАГО продолжаются и в настоящее время. Причина разнообразных трений заключается в следующих позициях:

- недостаточная ответственность страховых компаний за выполнение своих обязательств;
- возможность двойного толкования некоторых положений, которые не совсем точно определяют ситуации и понятия;
- высокая вероятность неадекватных выводов судебных инстанций, которые зачастую оказываются в трудно разрешимых правовых казусах;
- распространение поддельных полисов ОСАГО;
- необходимость доплаты за ремонт пострадавшего автомобиля «из кармана» пострадавшей стороны

Кроме перечисленных пунктов существует ещё ряд позиций, требующих дальнейшей доработки с учётом объективных реалий. Поэтому даже новая редакция Закона об ОСАГО однозначно будет подвергаться различным корректировкам в ближайшем будущем.

Так с 1 января 2017 года приобрести полис ОСАГО можно будет через интернет. Одновременно вступит в силу право регрессного требования страховой компании к лицу, причинившему вред в определённых Законом случаях. Особыми пунктами выделяется ответственность за умышленное предоставление недостоверных сведений при покупке электронного полиса ОСАГО, которое приводит к занижению стоимости страховки. В этом случае виновная сторона не только оплатит ремонт транспортного средства, но и возместит страховой компании разницу в страховом полисе.

Такая законодательная практика, по мнению экспертов, является нормальным явлением цивилизованного общества, желающего защитить права своих граждан в справедливом правовом поле. Специфика этого закона России заключается в неоднозначном отношении к исполнению положений законодательства, усложняемом многочисленными попытками страховых сообществ занизить или аннулировать свои обязательства. Принимаемые поправки к закону 40-ФЗ об обязательном страховании гражданской ответственности позволяют повышать эффективность данного законодательного акта.

2. Правила дорожного движения

Правила дорожного движения представляют собой свод нормативных положений, цель которых – установление единого порядка и безопасности движения транспортных средств по дорогам РФ. Другие нормативные акты, касающиеся дорожного движения, должны основываться на требованиях Правил и не противоречить им.



Правила дорожного движения состоят из 24 разделов и двух приложений к ним (где, говорится о дорожных знаках и о дорожной разметке).

Правила дорожного движения базируются на следующих основных принципах:

- разделение транспортных потоков по времени и направлениям (проезд перекрестков);
- установление общих пределов допустимой скорости движения для различных видов транспортных средств;
- введение ограничений в маневрировании (перестроение, повороты, разворот, обгон, остановка, стоянка, и т.п.);
- регламентация взаимоотношений участников движения (преимущественное право);
- упорядочение проезда по отдельным видам дорог (особый режим движения);
- нормирование транспортных операций (буксировка, перевозка людей, грузов);
- запрещение эксплуатации транспортных средств с неисправностями, оказывающими прямое влияние на безопасность движения.

Для регулирования дорожного движения используются такие средства как:

- ✓ сигналы регулировщиков;
- ✓ сигналы светофоров;
- ✓ дорожные знаки (постоянные и временные);
- ✓ дорожная разметка (горизонтальная и вертикальная);

Эти средства могут применяться на одном участке дороги как по отдельности, так и совместно. При совместном использовании их значения могут дополнять, но могут и противоречить друг другу. В последнем случае высшим приоритетом обладают сигналы регулировщика, затем сигналы светофора, затем дорожные знаки, а затем дорожная разметка. Временные дорожные знаки отменяют действия постоянных.

2.1. Общие положения

1. Общие положения Правил дорожного движения (далее – ПДД).

1.1. Правила дорожного движения устанавливают единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации. Другие нормативные акты, касающиеся дорожного движения, должны основываться на требованиях Правил и не противоречить им.

1.2. В Правилах используются следующие основные понятия и термины:

«**Автомагистраль**» – дорога, обозначенная знаком 5.1 и имеющая для каждого направления движения проезжие части, отделенные друг от друга разделительной полосой (а при ее отсутствии – дорожным ограждением), без пересечений в одном уровне с другими дорогами, железнодорожными или трамвайными путями, пешеходными или велосипедными дорожками.



Рис. 1.

«**Автопоезд**» – механическое транспортное средство, сцепленное с прицепом (прицепами).

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

«**Велосипедист**» – лицо, управляющее велосипедом.

«**Велосипедная дорожка**» – конструктивно отделенный от проезжей части и тротуара элемент дороги (либо отдельная дорога), предназначенный для движения велосипедистов и обозначенный знаком 4.4.1.

4.4.1.



Рис. 2.

«**Велосипедная зона**» – территория, предназначенная для движения велосипедистов, начало и конец которой обозначены соответственно знаками 5.33.1 и 5.34.1.



«**Водитель**» – лицо, управляющее каким-либо транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо. К водителю приравнивается обучающий вождению.

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

«**Гибридный автомобиль**» – транспортное средство, имеющее не менее 2 различных преобразователей энергии (двигателей) и 2 различных (бортовых) систем аккумулирования энергии для целей приведения в движение транспортного средства.

«**Главная дорога**» – дорога, обозначенная знаками 2.1, 2.3.1 – 2.3.7 или 5.1, по отношению к пересекаемой (примыкающей), или дорога с твердым покрытием (асфальто- и цементобетон, каменные материалы и тому подобное) по отношению к грунтовой, либо любая дорога по отношению к выездам с прилегающих территорий. Наличие на второстепенной дороге непосредственно перед перекрестком участка с покрытием не делает ее равной по значению с пересекаемой.



Рис. 3.

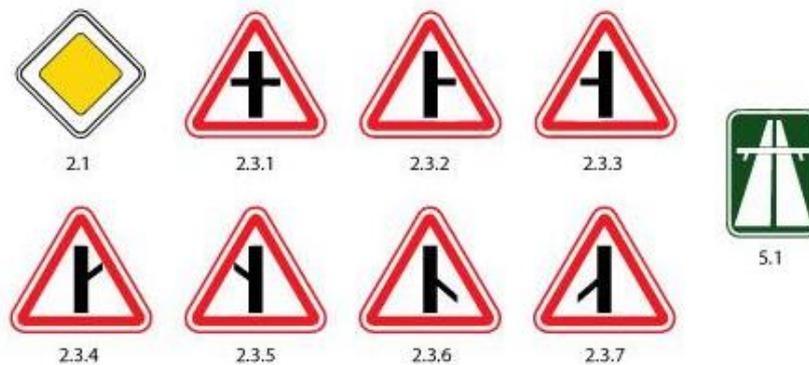


Рис. 4.

«**Дневные ходовые огни**» – внешние световые приборы, предназначенные для улучшения видимости движущегося транспортного средства спереди в светлое время суток.

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

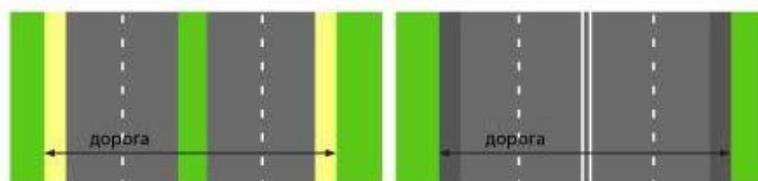


Рис. 5.

«**Дорожное движение**» – совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог.

«**Дорожно-транспортное происшествие**» – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

«**Железнодорожный переезд**» – пересечение дороги с железнодорожными путями на одном уровне.

«**Маршрутное транспортное средство**» – транспортное средство общего пользования (автобус, троллейбус, трамвай), предназначенное для перевозки по дорогам людей и движущееся по установленному маршруту с обозначенными местами остановок.

«**Механическое транспортное средство**» – транспортное средство, приводимое в движение

двигателем. Термин распространяется также на любые тракторы и самоходные машины.

«**Мопед**» – двух- или трехколесное механическое транспортное средство, максимальная конструктивная скорость которого не превышает 50 км/ч, имеющее двигатель внутреннего сгорания с рабочим объемом, не превышающим 50 куб. см, или электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт.

«**Мотоцикл**» – двухколесное механическое транспортное средство с боковым прицепом или без него. К мотоциклам приравниваются трех- и четырехколесные механические транспортные средства, имеющие массу в снаряженном состоянии не более 400 кг.

«**Населенный пункт**» – застроенная территория, въезды на которую и выезды с которой обозначены знаками 5.23.1 – 5.26.



Рис. 6.

«**Недостаточная видимость**» – видимость дороги менее 300 м в условиях тумана, дождя, снегопада и тому подобного, а также в сумерки.

«**Обгон**» – опережение одного или нескольких транспортных средств, связанное с выездом на полосу (сторону проезжей части), предназначенную для встречного движения, и последующим возвращением на ранее занимаемую полосу (сторону проезжей части).

«**Обочина**» – элемент дороги, примыкающий непосредственно к проезжей части на одном уровне с ней, отличающийся типом покрытия или выделенный с помощью разметки 1.2, используемый для движения, остановки и стоянки в соответствии с ПДД.



Рис. 7.

«**Обучающий вождению**» – педагогический работник организации, осуществляющей образовательную деятельность и реализующей основные программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, квалификация которого отвечает квалификационным требованиям, указанным в квалификационных справочниках, и (или) профессиональным стандартам (при наличии), обучающий управлению транспортным средством.

«**Обучающийся вождению**» – лицо, проходящее в установленном порядке соответствующее профессиональное обучение в организации, осуществляющей образовательную деятельность и реализующей основные программы профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, имеющее первоначальные навыки управления транспортным средством и освоившее требования ПДД.

«**Ограниченная видимость**» – видимость водителем дороги в направлении движения, ограниченная рельефом местности, геометрическими параметрами дороги, растительностью, строениями, сооружениями или иными объектами, в том числе транспортными средствами.

«**Опасность для движения**» – ситуация, возникшая в процессе дорожного движения, при которой продолжение движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу возникновения дорожно-транспортного происшествия.

«**Опасный груз**» – вещества, изделия из них, отходы производственной и иной хозяйственной деятельности, которые в силу присущих им свойств могут при перевозке создать угрозу для жизни здоровья людей, нанести вред окружающей среде, повредить или уничтожить материальные ценности.

«**Опережение**» – движение транспортного средства со скоростью, большей скорости попутного транспортного средства.

«**Организованная перевозка группы детей**» – перевозка в автобусе, не относящемся к маршрутному транспортному средству, группы детей численностью 8 и более человек, осуществляемая без их родителей или иных законных представителей.

«**Организованная транспортная колонна**» – группа из трех и более механических транспортных средств, следующих непосредственно друг за другом по одной и той же полосе движения с постоянно включенными фарами в сопровождении головного транспортного средства

с нанесенными на наружные поверхности специальными цветографическими схемами и включенными проблесковыми маячками синего и красного цветов.

«**Организованная пешая колонна**» – обозначенная в соответствии с пунктом 4.2 ПДД группа людей, совместно движущихся по дороге в одном направлении.

«**Остановка**» – преднамеренное прекращение движения транспортного средства на время до 5 минут, а также на большее, если это необходимо для посадки или высадки пассажиров либо загрузки или разгрузки транспортного средства.

«**Островок безопасности**» – элемент обустройства дороги, разделяющий полосы движения (в том числе и полосы для велосипедистов), а также полосы движения и трамвайные пути, конструктивно выделенный бордюром над проезжей частью дороги или обозначенный техническими средствами организации дорожного движения и предназначенный для остановки пешеходов при переходе проезжей части дороги. К островку безопасности может относиться часть разделительной полосы, через которую проложен пешеходный переход.

«**Парковка (парковочное место)**» – специально обозначенное и при необходимости обустроенное и оборудованное место, являющееся в том числе частью автомобильной дороги и (или) примыкающее к проезжей части и (или) тротуару, обочине, эстакаде или мосту либо являющееся частью подэстакадных или подмостовых пространств, площадей и иных объектов улично-дорожной сети, зданий, строений или сооружений и предназначенное для организованной стоянки транспортных средств на платной основе или без взимания платы по решению собственника или иного владельца автомобильной дороги, собственника земельного участка либо собственника соответствующей части здания, строения или сооружения.

«**Пассажир**» – лицо, кроме водителя, находящееся в транспортном средстве (на нем), а также лицо, которое входит в транспортное средство (садится на него) или выходит из транспортного средства (сходит с него).

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

«**Перестроение**» – выезд из занимаемой полосы или занимаемого ряда с сохранением первоначального направления движения.

«**Пешеход**» – лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге либо на пешеходной или велопешеходной дорожке и не производящее на них работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску, а также использующие для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства.

«**Пешеходная дорожка**» – обустроенная или приспособленная для движения пешеходов полоса земли либо поверхность искусственного сооружения, обозначенная знаком 4.5.1.

«**Пешеходная и велосипедная дорожка (велопешеходная дорожка)**» – конструктивно отделенный от проезжей части элемент дороги (либо отдельная дорога), предназначенный для раздельного или совместного с пешеходами движения велосипедистов и обозначенный знаками 4.5.2 – 4.5.7.

4.5.1.



Рис. 8.



Рис. 9.

«Пешеходная зона» – территория, предназначенная для движения пешеходов, начало и конец которой обозначены соответственно знаками 5.33 и 5.34.



Рис. 10.

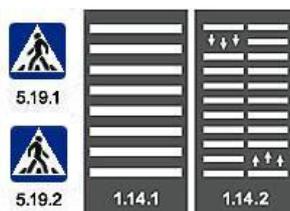


Рис. 11.

«Пешеходный переход» – участок проезжей части, трамвайных путей, обозначенный знаками 5.19.1, 5.19.2 и (или) разметкой 1.14.1 и 1.14.2 и выделенный для движения пешеходов через дорогу. При отсутствии разметки ширина пешеходного перехода определяется расстоянием между знаками 5.19.1 и 5.19.2.

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

«Полоса для велосипедистов» – полоса проезжей части, предназначенная для движения на велосипедах и мопедах, отделенная от остальной проезжей части горизонтальной разметкой и обозначенная знаком 5.14.2.



5.14.2

Рис. 12.

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

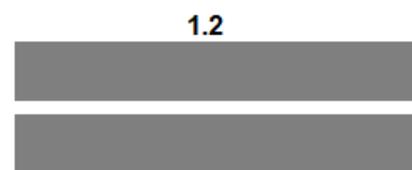
«Препятствие» – неподвижный объект на полосе движения (неисправное или поврежденное транспортное средство, дефект проезжей части, посторонние предметы и т.п.), не позволяющий продолжить движение по этой полосе. Не является препятствием затор или транспортное средство, остановившееся на этой полосе движения в соответствии с требованиями ПДД.

«Прилегающая территория» – территория, непосредственно прилегающая к дороге и не предназначенная для сквозного движения транспортных средств (дворы, жилые массивы, автостоянки, АЗС, предприятия и тому подобное). Движение по прилегающей территории осуществляется в соответствии с настоящими ПДД.

«Прицеп» – транспортное средство, не оборудованное двигателем и предназначенное для движения в составе с механическим транспортным средством. Термин распространяется также на полуприцепы и прицепы-ропуски.

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

«Разделительная полоса» – элемент дороги, выделенный конструктивно и (или) с помощью разметки 1.2, разделяющий смежные проезжие части, а также проезжую часть и трамвайные пути и не предназначенный для движения и остановки транспортных средств.



1.2

Рис. 13.

«Разрешенная максимальная масса» – масса снаряженного транспортного средства с грузом, водителем и пассажирами, установленная предприятием-изготовителем в качестве максимально допустимой. За разрешенную максимальную массу состава транспортных средств, то есть сцепленных и движущихся как одно целое, принимается сумма разрешенных максимальных масс транспортных средств, входящих в состав.

«Регулировщик» – лицо, наделенное в установленном порядке полномочиями по регулированию дорожного движения с помощью сигналов, установленных Правилами, и непосредственно осуществляющее указанное регулирование. Регулировщик должен быть в форменной одежде и (или) иметь отличительный знак и экипировку. К регулировщикам относятся сотрудники полиции военной автомобильной инспекции, а также работники дорожно-эксплуатационных служб, дежурные на железнодорожных переездах и паромных переправах при исполнении ими своих должностных обязанностей. К регулировщикам также относятся уполномоченные лица из числа работников подразделений транспортной безопасности, исполняющие обязанности по досмотру, дополнительному досмотру, повторному досмотру, наблюдению и (или) собеседованию в целях обеспечения транспортной безопасности, в

отношении регулирования дорожного движения на участках автомобильных дорог, определенных постановлением Правительства Российской Федерации от 18 июля 2016 г. № 686 «Об определении участков автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромов, посадочных площадок, а также иных обеспечивающих функционирование транспортного комплекса зданий, сооружений, устройств и оборудования, являющихся объектами транспортной инфраструктуры».

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

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

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

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

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

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

«Школьный автобус» – специализированное транспортное средство (автобус), соответствующее требованиям к транспортным средствам для перевозки детей, установленным законодательством о техническом регулировании, и принадлежащее на праве собственности или на ином законном основании дошкольной образовательной или общеобразовательной организации.

«Электромобиль» – транспортное средство, приводимое в движение исключительно электрическим двигателем и заряжаемое с помощью внешнего источника электроэнергии.

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

1.4. На дорогах установлено правостороннее движение транспортных средств.

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

Запрещается повреждать или загрязнять покрытие дорог, снимать, загораживать, повреждать, самовольно устанавливать дорожные знаки, светофоры и другие технические средства организации движения, оставлять на дороге предметы, создающие помехи для движения (статья 12.33 КоАП). Лицо, создавшее помеху, обязано принять все возможные меры для ее устранения, а если это невозможно, то доступными средствами обеспечить информирование участников движения об опасности и сообщить в полицию.

1.6. Лица, нарушившие Правила, несут ответственность в соответствии с действующим законодательством.

2.2. Общие обязанности водителей

2 раздел ПДД

2.1. Водитель механического транспортного средства обязан:

2.1.1. Иметь при себе и по требованию сотрудников полиции передавать им для проверки:

- ✓ водительское удостоверение или временное разрешение на право управления транспортным средством соответствующей категории;
- ✓ регистрационные документы на данное транспортное средство (кроме мопедов), а при наличии прицепа – и на прицеп (кроме прицепов к мопедам);



✓ в установленных случаях разрешение на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси, путевой лист, лицензионную карточку и документы на перевозимый груз, а также специальные разрешения, при наличии которых в соответствии с законодательством об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности допускается движение по автомобильным дорогам тяжеловесного транспортного средства, крупногабаритного транспортного средства либо транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных грузов;

✓ документ, подтверждающий факт установления инвалидности, в случае управления транспортным средством, на котором установлен опознавательный знак «Инвалид».

✓ в случаях, прямо предусмотренных законодательством Российской Федерации, иметь и передавать для проверки уполномоченным должностным лицам Федеральной службы по надзору в сфере транспорта карточку допуска на транспортное средство для осуществления международных автомобильных перевозок, путевой лист и документы на перевозимый груз, специальные разрешения, при наличии которых в соответствии с законодательством об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности допускается движение по автомобильным дорогам тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства, транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных грузов, а также предоставлять транспортное средство для осуществления весового и габаритного контроля.



Рис. 14.

2.1.1¹. В случаях, когда обязанность по страхованию своей гражданской ответственности установлена Федеральным законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», представить по требованию сотрудников полиции, уполномоченных на то в соответствии с законодательством Российской Федерации, для проверки страховой полис обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства. Указанный страховой полис может быть представлен на бумажном носителе, а в случае заключения договора такого обязательного страхования в порядке, установленном п. 7.2 статьи 15 указанного Федерального закона, в виде электронного документа или его копии на бумажном носителе.

2.1.2. При движении на транспортном средстве, оборудованном ремнями безопасности, быть пристегнутым и не перевозить пассажиров, не пристегнутых ремнями. При управлении мотоциклом быть в застегнутом мотошлеме и не перевозить пассажиров без застегнутого мотошлема.

2.2. Водитель механического транспортного средства, участвующий в международном дорожном движении, обязан:

– иметь при себе и по требованию сотрудников полиции передавать им для проверки регистрационные документы на данное транспортное средство (при наличии прицепа – и на прицеп) и водительское удостоверение, соответствующие Конвенции о дорожном движении, а также документы, предусмотренные таможенным законодательством Евразийского экономического союза, с отметками таможенных органов, подтверждающими временный ввоз данного транспортного средства (при наличии прицепа – и прицепа);

– иметь на данном транспортном средстве (при наличии прицепа – и на прицепе) регистрационные и отличительные знаки государства, в котором оно зарегистрировано.

Водитель, осуществляющий международную автомобильную перевозку, обязан останавливаться по требованию уполномоченных должностных лиц Федеральной службы по надзору в сфере транспорта в специально обозначенных дорожным знаком 7.14 контрольных пунктах и предъявлять для проверки транспортное средство, а также разрешения и другие документы, предусмотренные международными договорами Российской Федерации. Отличительные знаки государства могут помещаться на регистрационных знаках.



7.14

Рис. 15.

2.2.1. Водитель транспортного средства, в том числе не осуществляющего международные перевозки товаров, обязан останавливаться и предъявлять уполномоченному должностному лицу таможенных органов транспортное средство, находящиеся в нем товары и документы на них для



проведения таможенного контроля в зонах таможенного контроля, созданных вдоль государственной границы Российской Федерации, а в случае, если масса снаряженного указанного транспортного средства составляет 3,5 тонны и более, также на иных территориях Российской Федерации, определенных законодательством Российской Федерации о таможенном регулировании, в местах, специально обозначенных дорожным знаком 7.14.1, по требованию уполномоченного должностного лица таможенных органов.

2.3. Водитель транспортного средства обязан:

2.3.1. Перед выездом проверить и в пути обеспечить исправное техническое состояние транспортного средства в соответствии с *основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации* и обязанностями должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения.

Запрещается движение при неисправности рабочей тормозной системы, рулевого управления, сцепного устройства (в составе автопоезда), не горящих (отсутствующих) фарах и задних габаритных огнях в темное время суток или в условиях недостаточной видимости, недействующем со стороны водителя стеклоочистителе во время дождя или снегопада.

При возникновении в пути прочих неисправностей, с которыми приложением к основным положениям запрещена эксплуатация транспортных средств, водитель должен устранить их, а если это невозможно, то он может следовать к месту стоянки или ремонта с соблюдением необходимых мер предосторожности;

2.3.2. По требованию должностных лиц, которым предоставлено право государственного надзора и контроля за безопасностью дорожного движения и эксплуатации ТС проходить освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения. Водитель транспортного средства Вооруженных Сил Российской Федерации, Федеральной службы войск национальной гвардии Российской Федерации, инженерно-технических и дорожно-строительных воинских формирований при федеральных органах исполнительной власти, спасательных воинских формирований Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий обязан проходить освидетельствование на состояние алкогольного и медицинское освидетельствование на состояние опьянения также по требованию должностных лиц военной автомобильной инспекции.

В установленных случаях проходить проверку знаний Правил и навыков вождения, а также медицинское освидетельствование для подтверждения способности к управлению транспортными средствами.

2.3.3. Предоставлять транспортное средство:

- сотрудникам полиции, органов государственной охраны и органов федеральной службы безопасности в случаях, предусмотренных законодательством;
- медицинским и фармацевтическим работникам для перевозки граждан в ближайшее лечебно-профилактическое учреждение в случаях, угрожающих их жизни.

ПРИМЕЧАНИЕ: Лица, воспользовавшиеся транспортным средством, должны по просьбе водителя выдать ему справку установленного образца или сделать запись в путевом листе (с указанием продолжительности поездки, пройденного расстояния, своей фамилии, должности, номера служебного удостоверения, наименования своей организации), а медицинские и фармацевтические работники – выдать талон установленного образца.

По требованию владельцев транспортных средств органы государственной охраны и органы федеральной службы безопасности возмещают им в установленном порядке причиненные убытки, расходы либо ущерб в соответствии с законодательством.

2.3.4. В случае вынужденной остановки транспортного средства или дорожно-транспортного происшествия вне населенных пунктов в темное время суток либо в условиях ограниченной видимости при нахождении на проезжей части или обочине быть одетым в куртку, жилет или жилет-накидку с полосами световозвращающего материала, соответствующих требованиям ГОСТа 12.4.281-2014.

2.4. Право остановки транспортных средств предоставлено регулировщикам, а также:



– уполномоченным должностным лицам Федеральной службы по надзору в сфере транспорта в отношении остановки грузовых автомобилей и автобусов в специально обозначенных дорожным знаком 7.14 пунктах транспортного контроля;

– уполномоченным должностным лицам таможенных органов в отношении остановки транспортных средств, в том числе не осуществляющих международные перевозки товаров, в зонах таможенного контроля, созданных вдоль государственной границы Российской Федерации, а в случае, если масса снаряженного указанного транспортного средства составляет 3,5 тонны и более, также на иных территориях Российской Федерации, определенных законодательством Российской Федерации о таможенном регулировании, в местах, специально обозначенных дорожным знаком 7.14.1.

Уполномоченные должностные лица Федеральной службы по надзору в сфере транспорта и таможенных органов должны быть в форменной одежде и использовать для остановки транспортного средства диск с красным сигналом либо со световозвращателем. Для привлечения внимания водителей транспортных средств, указанные уполномоченные должностные лица, могут пользоваться сигналом-свистком.

Лица, обладающие правом остановки транспортного средства, обязаны предъявлять по требованию водителя служебное удостоверение.

2.5. При дорожно-транспортном происшествии водитель, причастный к нему, обязан:

- немедленно остановить (не трогать с места) транспортное средство, включить аварийную сигнализацию и выставить знак аварийной остановки в соответствии с требованиями п. 7.2 ПДД, не перемещать предметы, имеющие отношение к происшествию. При нахождении на проезжей части водитель обязан соблюдать меры предосторожности;

2.6. Если в результате дорожно-транспортного происшествия погибли или ранены люди, водитель, причастный к нему, обязан:

- принять меры для оказания первой помощи пострадавшим, вызвать скорую медицинскую помощь и полицию;

- в экстренных случаях отправить пострадавших на попутном, а если это невозможно, доставить на своем транспортном средстве в ближайшую медицинскую организацию, сообщить свою фамилию, регистрационный знак транспортного средства (с предъявлением документа, удостоверяющего личность, или водительского удостоверения и регистрационного документа на транспортное средство) и возвратиться к месту происшествия;

- освободить проезжую часть, если движение других транспортных средств невозможно, предварительно зафиксировав, в том числе средствами фотосъемки или видеозаписи, положение транспортных средств по отношению друг к другу и объектам дорожной инфраструктуры, следы и предметы, относящиеся к происшествию, и принять все возможные меры к их сохранению и организации объезда места происшествия;

- записать фамилии и адреса очевидцев и ожидать прибытия сотрудников полиции.

2.6.1. Если в результате дорожно-транспортного происшествия вред причинен только имуществу, водитель, причастный к нему, обязан освободить проезжую часть, если движению других транспортных средств создается препятствие, предварительно зафиксировав любыми возможными способами, в том числе средствами фотосъемки или видеозаписи, положение транспортных средств по отношению друг к другу и объектам дорожной инфраструктуры, следы и предметы, относящиеся к происшествию, и повреждения транспортных средств.

Водители, причастные к такому дорожно-транспортному происшествию, не обязаны сообщать о случившемся в полицию и могут оставить место дорожно-транспортного происшествия, если в соответствии с законодательством об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств оформление документов о дорожно-транспортном происшествии может осуществляться без участия уполномоченных на то сотрудников полиции.

Если в соответствии с законодательством об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств документы о дорожно-транспортном происшествии не могут быть оформлены без участия уполномоченных на то сотрудников полиции, водитель, причастный к нему, обязан записать фамилии и адреса очевидцев и сообщить случившемся в полицию для получения указаний сотрудника полиции о месте оформления дорожно-транспортного происшествия.

2.7. Водителю ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- управлять транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения;
- передавать управление транспортным средством лицам, находящимся в состоянии опьянения, под воздействием лекарственных препаратов, в болезненном или утомленном состоянии, а также лицам, не имеющим при себе водительского удостоверения на право управления транспортным средством данной категории или в случае его изъятия в установленном порядке – временного разрешения, кроме случаев обучения вождению в соответствии с разделом 21 ПДД;
- пересекать организованные (в том числе и пешие) колонны и занимать место в них;
- употреблять алкогольные напитки, наркотические, психотропные или иные одурманивающие вещества после дорожно-транспортного происшествия, к которому он причастен, либо после того, как транспортное средство было остановлено по требованию сотрудника полиции, до проведения освидетельствования с целью установления состояния опьянения или до принятия решения об освобождении от проведения такого освидетельствования;
- управлять транспортным средством с нарушением режима труда и отдыха, установленного уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, а при осуществлении международных автомобильных перевозок — международными договорами Российской Федерации;
- пользоваться во время движения телефоном, не оборудованным техническим устройством,
- позволяющим вести переговоры без использования рук;
- опасное вождение, выражающееся в неоднократном совершении одного или совершении нескольких следующих друг за другом действий, заключающихся в невыполнении при перестроении требования уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения, перестроении при интенсивном движении, когда все полосы движения заняты, кроме случаев поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия, несоблюдении безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства, несоблюдении бокового интервала, резком торможении, если такое торможение не требуется для предотвращения дорожно-транспортного происшествия, препятствовании обгону, если указанные действия повлекли создание водителем в процессе дорожного движения ситуации, при которой его движение и (или) движение иных участников дорожного движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу гибели или ранения людей, повреждения транспортных средств, сооружений, грузов или причинения иного материального ущерба.

2.3. Применение специальных сигналов

3 раздел ПДД

3.1. Водители транспортных средств с включенным проблесковым маячком синего цвета, выполняя неотложное служебное задание, могут отступать от требований разделов 6 (кроме сигналов регулировщика) и 8–18 ПДД, приложений 1 (знаки) и 2 (разметка) к ПДД при условии обеспечения безопасности движения.

Для получения преимущества перед другими участниками движения водители таких транспортных средств должны включить проблесковый маячок синего цвета и специальный звуковой сигнал. Воспользоваться приоритетом они могут только убедившись, что им уступают дорогу.

Этим же правом пользуются водители транспортных средств, сопровождаемых транспортными средствами, имеющими нанесенные на наружные поверхности специальные цветографические схемы, с включенными проблесковыми маячками синего и красного цветов и специальным звуковым сигналом, в случаях, установленных настоящим пунктом.



На сопровождаемых транспортных средствах должен быть включен ближний свет фар.

На транспортных средствах Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, Федеральной службы охраны Российской Федерации, Федеральной службы безопасности Российской Федерации и Военной автомобильной инспекции дополнительно к проблесковому маячку синего цвета может быть включен проблесковый маячок красного цвета.

3.2. При приближении транспортного средства с включенными проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом водители обязаны уступить дорогу для обеспечения беспрепятственного проезда указанного транспортного средства.

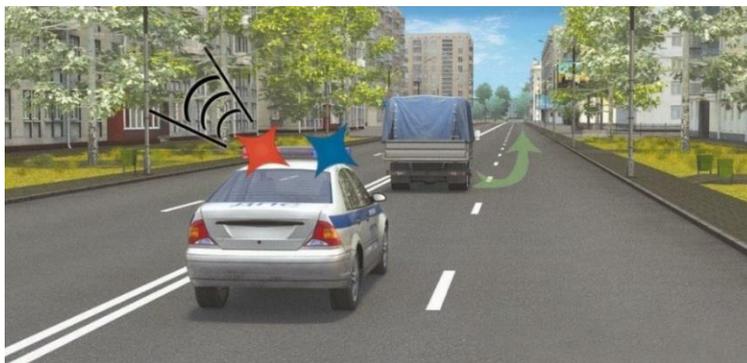


Рис. 16.

При приближении транспортного средства, имеющего нанесенные на наружные поверхности специальные цветографические схемы, с включенными проблесковыми маячками синего и красного цветов и специальным звуковым сигналом водители обязаны уступить дорогу для обеспечения беспрепятственного проезда указанного транспортного средства, а также сопровождаемого им транспортного средства (сопровождаемых транспортных средств).

Запрещается выполнять обгон транспортного средства, имеющего нанесенные на наружные поверхности специальные цветографические схемы с включенными проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом.

Запрещается выполнять обгон транспортного средства, имеющего нанесенные на наружные поверхности специальные цветографические схемы, с включенными проблесковыми маячками синего и красного цветов и специальным звуковым сигналом, а также сопровождаемого им транспортного средства (сопровождаемых транспортных средств).

3.3. Приближаясь к стоящему транспортному средству с включенным проблесковым маячком синего цвета, водитель должен снизить скорость, чтобы иметь возможность немедленно остановиться в случае необходимости.

3.4. Проблесковый маячок желтого или оранжевого цвета должен быть включен на транспортных средствах в следующих случаях:

- выполнение работ по строительству, ремонту или содержанию дорог, погрузке поврежденных, неисправных и перемещаемых транспортных средств;
- движение крупногабаритных транспортных средств, а также перевозка взрывчатых, легковоспламеняющихся, радиоактивных веществ и ядовитых веществ высокой степени опасности;
- сопровождение тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств, а также транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных грузов;
- сопровождение организованных групп велосипедистов при проведении тренировочных мероприятий на автомобильных дорогах общего пользования;
- организованная перевозка группы детей.

Включенный проблесковый маячок желтого или оранжевого цвета не дает преимущества в движении и служит для предупреждения других участников движения об опасности.

3.5. Водители транспортных средств с включенным проблесковым маячком желтого или оранжевого цвета при выполнении работ по строительству, ремонту или содержанию дорог, погрузке поврежденных, неисправных и перемещаемых транспортных средств могут отступать от требований дорожных знаков (кроме знаков 2.2, 2.4–2.6, 3.11–3.14, 3.17.2, 3.20) и дорожной разметки, а также пунктов 9.4–9.8 и 16.1 ПДД при условии обеспечения безопасности дорожного движения.



Рис. 17.

Водители крупногабаритных транспортных средств, а также транспортных средств, осуществляющих сопровождение крупногабаритных и (или) тяжеловесных транспортных средств, с включенным проблесковым маячком желтого или оранжевого цвета могут отступать от требований дорожной разметки при условии обеспечения безопасности дорожного движения.

3.6. Водители транспортных средств организаций федеральной почтовой связи и транспортных средств, перевозящих денежную выручку и (или) ценные грузы, могут включать проблесковый маячок бело-лунного цвета и специальный звуковой сигнал только при нападениях на указанные транспортные средства. Проблесковый маячок бело-лунного цвета не дает преимущества в движении и служит для привлечения внимания сотрудников полиции и иных лиц.

2.4. Обязанности пешеходов

4 раздел ПДД

4.1. Пешеходы должны двигаться по тротуарам, пешеходным дорожкам, велопешеходным дорожкам, а при их отсутствии – по обочинам. Пешеходы, перевозящие или переносящие громоздкие предметы, а также лица, передвигающиеся в инвалидных колясках, могут двигаться по краю проезжей части, если их движение по тротуарам или обочинам создает помехи для других пешеходов.

При отсутствии тротуаров, пешеходных дорожек, велопешеходных дорожек или обочин, а также случае невозможности двигаться по ним пешеходы могут двигаться по велосипедной дорожке или идти в один ряд по краю проезжей части (на дорогах с разделительной полосой – по внешнему краю проезжей части).

При движении по краю проезжей части пешеходы должны идти навстречу движению транспортных средств. Лица, передвигающиеся в инвалидных колясках, ведущие мотоцикл, мопед, велосипед, в этих случаях должны следовать по ходу движения транспортных средств. При переходе дороги и движении по обочинам или краю проезжей части в темное время суток или в условиях недостаточной видимости пешеходам рекомендуется, а вне населенных пунктов пешеходы обязаны иметь при себе предметы со световозвращающими элементами и обеспечивать видимость этих предметов водителями транспортных средств.

4.2. Движение организованных пеших колонн по проезжей части разрешается только по направлению движения транспортных средств по правой стороне не более чем по четыре человека в ряд. Спереди и сзади колонны с левой стороны должны находиться сопровождающие с красными флажками, а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости – с включенными фонарями: спереди – белого цвета, сзади – красного.

Группы детей разрешается водить только по тротуарам и пешеходным дорожкам, а при их отсутствии – и по обочинам, но лишь в светлое время суток и только в сопровождении взрослых.

4.3. Пешеходы должны переходить дорогу по пешеходным переходам, в том числе по подземным и надземным, а при их отсутствии – на перекрестках по линии тротуаров или обочин.

На регулируемом перекрестке допускается переходить проезжую часть между противоположными углами перекрестка (по диагонали) только при наличии разметки 1.14.1 и (или) 1.14.2, обозначающей такой пешеходный переход.

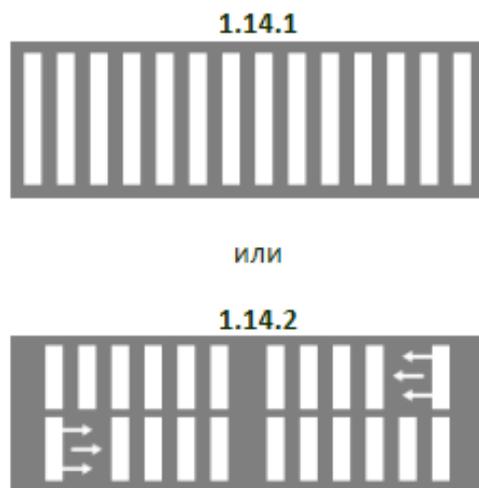


Рис. 18.

При отсутствии в зоне видимости перехода или перекрестка разрешается переходить дорогу под прямым углом к краю проезжей части на участках без разделительной полосы и ограждений там, где она хорошо просматривается в обе стороны.

Требования настоящего пункта не распространяются на велосипедные зоны.

4.4. В местах, где движение регулируется, пешеходы должны руководствоваться сигналами регулировщика или пешеходного светофора, а при его отсутствии – транспортного светофора.

4.5. На нерегулируемых пешеходных переходах пешеходы могут выходить на проезжую часть (трамвайные пути) после того, как оценят расстояние до приближающихся транспортных средств, их скорость и убедятся, что переход будет для них безопасен. При переходе дороги вне пешеходного перехода пешеходы, кроме того, не должны создавать помех для движения транспортных средств и выходить из-за стоящего транспортного средства или иного препятствия, ограничивающего обзорность, не убедившись в отсутствии приближающихся транспортных средств.

4.6. Выйдя на проезжую часть (трамвайные пути), пешеходы не должны задерживаться или останавливаться, если это не связано с обеспечением безопасности движения. Пешеходы, не успевшие закончить переход, должны остановиться на островке безопасности или на линии, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений. Продолжать переход можно лишь убедившись в безопасности дальнейшего движения и с учетом сигнала светофора (регулирующего).

4.7. При приближении транспортных средств с включенным проблесковым маячком синего цвета (синего и красного цветов) и специальным звуковым сигналом пешеходы обязаны воздержаться от перехода дороги, а пешеходы, находящиеся на проезжей части (трамвайных путях), должны незамедлительно освободить проезжую часть (трамвайные пути).

4.8. Ожидать маршрутное транспортное средство и такси разрешается только на приподнятых над проезжей частью посадочных площадках, а при их отсутствии – на тротуаре или обочине. В местах остановок маршрутных транспортных средств, не оборудованных приподнятыми посадочными площадками, разрешается выходить на проезжую часть для посадки в транспортное средство лишь после его остановки. После высадки необходимо, не задерживаясь, освободить проезжую часть.

При движении через проезжую часть к месту остановки маршрутного транспортного средства или от него пешеходы должны руководствоваться требованиями п.п. 4.4–4.7 ПДД.

2.5. Обязанности пассажиров

5 раздел ПДД

5.1. Пассажиры обязаны:

- при поездке на транспортном средстве, оборудованном ремнями безопасности, быть пристегнутыми ими, а при поездке на мотоцикле – быть в застегнутом мотошлеме;
- посадку и высадку производить со стороны тротуара или обочины и только после полной остановки транспортного средства.

Если посадка и высадка невозможна со стороны тротуара или обочины, она может осуществляться со стороны проезжей части при условии, что это будет безопасно и не создаст

помех другим участникам движения.

5.2. Пассажирам ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- отвлекать водителя от управления транспортным средством во время его движения;
- при поездке на грузовом автомобиле с бортовой платформой стоять, сидеть на бортах или на грузе выше бортов;
- открывать двери транспортного средства во время его движения

2.6. Сигналы светофоров и регулировщика

6 раздел ПДД

6.1. В светофорах применяются световые сигналы зеленого, желтого, красного и белолунного цвета.

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

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

6.2. Круглые сигналы светофора имеют следующие значения:

- **ЗЕЛЕНЫЙ СИГНАЛ** разрешает движение;
- **ЗЕЛЕНЫЙ МИГАЮЩИЙ СИГНАЛ** разрешает движение и информирует, что время его действия истекает и вскоре будет включен запрещающий сигнал (для информирования водителей о времени в секундах, остающемся до конца горения зеленого сигнала, могут применяться цифровые табло);
- **ЖЕЛТЫЙ СИГНАЛ** запрещает движение, кроме случаев, предусмотренных п. 6.14, и предупреждает о предстоящей смене сигналов;
- **ЖЕЛТЫЙ МИГАЮЩИЙ СИГНАЛ** разрешает движение и информирует о наличии нерегулируемого перекрестка или пешеходного перехода, предупреждает об опасности;
- **КРАСНЫЙ СИГНАЛ**, в том числе мигающий, запрещает движение.

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

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

Такое же значение имеет зеленая стрелка в дополнительной секции. Выключенный сигнал дополнительной секции или включенный световой сигнал красного цвета ее контура означает запрещение движения в направлении, регулируемом этой секцией.

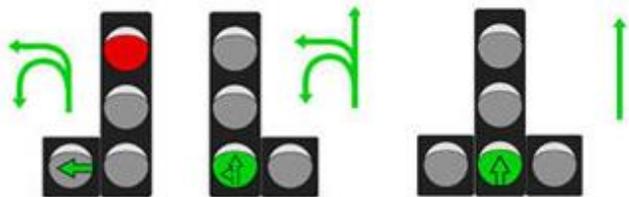


Рис. 19.

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

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



Рис. 20.

Для регулирования движения велосипедистов может использоваться также светофор с круглыми сигналами уменьшенного размера, дополненный прямоугольной табличкой белого цвета размером 200х200 мм с изображением велосипеда черного цвета.

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

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

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

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

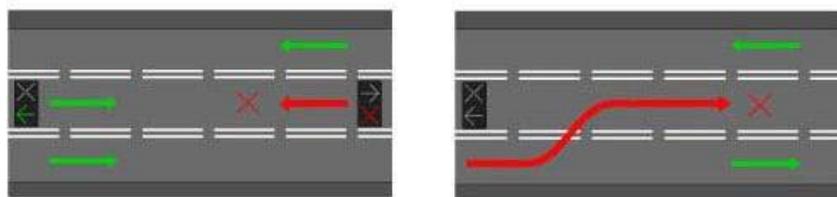


Рис. 21.

6.8. Для регулирования движения трамваев, а также других маршрутных транспортных средств, движущихся по выделенной для них полосе, могут применяться светофоры одноцветной сигнализации с четырьмя круглыми сигналами бело-лунного цвета, расположенными в виде буквы «Т». Движение разрешается только при включении одновременно нижнего сигнала и одного или нескольких верхних, из которых левый разрешает движение налево, средний – прямо, правый – направо. Если включены только три верхних сигнала, то движение запрещено.

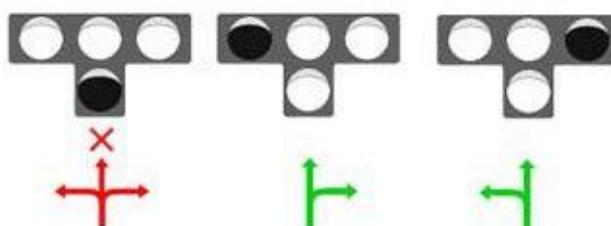


Рис. 22.

6.9. Круглый бело-лунный мигающий сигнал, расположенный на железнодорожном переезде, разрешает движение транспортных средств через переезд. При выключенных мигающих бело-лунном и красном сигналах движение разрешается при отсутствии в пределах видимости приближающегося к переезду поезда (локомотива, дрезины).

6.10. Сигналы регулировщика имеют следующие значения:

РУКИ ВЫТЯНУТЫ В СТОРОНЫ ИЛИ ОПУЩЕНЫ:

- со стороны левого и правого бока разрешено движение трамваю прямо, безрельсовым транспортным средствам прямо и направо, пешеходам разрешено переходить проезжую часть;
- со стороны груди и спины движение всех транспортных средств и пешеходов запрещено.

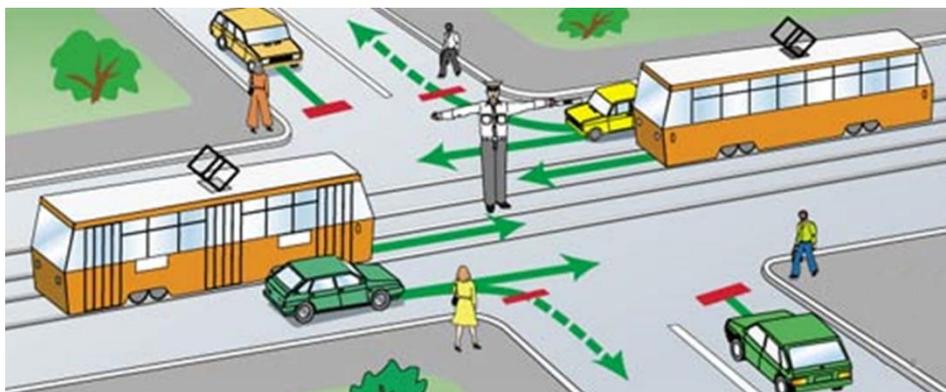


Рис. 23.

ПРАВАЯ РУКА ВЫТЯНУТА ВПЕРЕД:

- со стороны левого бока разрешено движение трамваю налево, безрельсовым транспортным средствам во всех направлениях;
- со стороны груди всем транспортным средствам разрешено движение только направо;
- со стороны правого бока и спины движение всех транспортных средств запрещено;
- пешеходам разрешено переходить проезжую часть за спиной регулировщика.

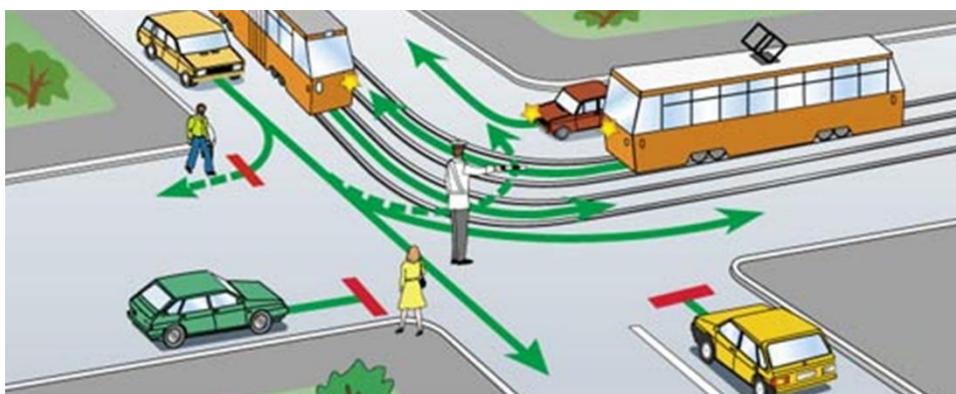


Рис. 24.

РУКА ПОДНЯТА ВВЕРХ:

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

Регулировщик может подавать жестами рук и другие сигналы, понятные водителям и пешеходам. Для лучшей видимости сигналов регулировщик может применять жезл или диск с красным сигналом (световозвращателем).

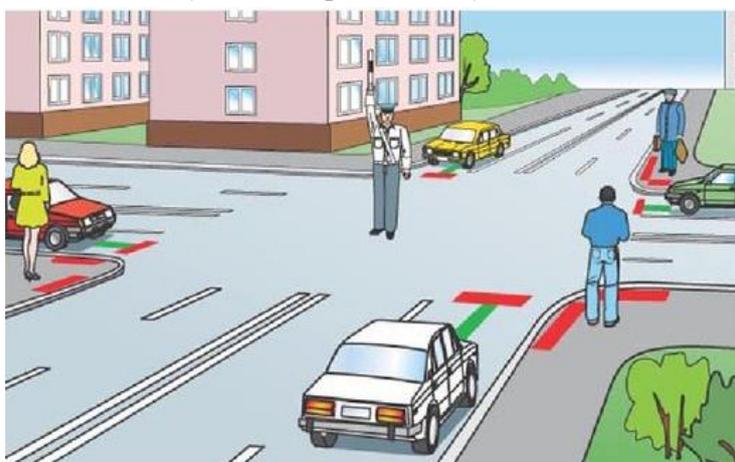


Рис. 25.

6.11. Требование об остановке транспортного средства подается с помощью громкоговорящего устройства или жестом руки, направленной на транспортное средство. Водитель должен остановиться в указанном ему месте.

6.12. Дополнительный сигнал свистком подается для привлечения внимания участников движения.

6.13. При запрещающем сигнале светофора (кроме реверсивного) или



6.16

Рис. 26.



регулирующего водители должны остановиться перед стоп-линией (знаком 6.16 «Стоп»), а при ее отсутствии:

- на перекрестке – перед пересекаемой проезжей частью (с учетом п. 13.7 ПДД), не создавая помех пешеходам;
- перед железнодорожным переездом – в соответствии с п. 15.4 ПДД;
- в других местах – перед светофором или регулировщиком, не создавая помех транспортным средствам и пешеходам, движение которых разрешено.

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

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

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

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

6.16. На железнодорожных переездах одновременно с красным мигающим сигналом светофора может подаваться звуковой сигнал, дополнительно информирующий участников движения о запрете движения через переезд.

2.7. Применение аварийной сигнализации и знака аварийной остановки

7 раздел ПДД

7.1. Аварийная сигнализация должна быть включена:

- ✓ при дорожно-транспортном происшествии;
- ✓ при вынужденной остановке в местах, где остановка запрещена;
- ✓ при ослеплении водителя светом фар;
- ✓ при буксировке (на буксируемом механическом транспортном средстве);
- ✓ при посадке детей в транспортное средство, имеющее опознавательные знаки «Перевозка детей», и высадке из него.

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

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

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



Рис. 27.

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

7.3. При отсутствии или неисправности аварийной сигнализации на буксируемом механическом транспортном средстве на его задней части должен быть закреплен знак аварийной остановки.

2.8. Начало движения, маневрирование

8.1. Перед началом движения, перестроением, поворотом (разворотом) и остановкой водитель обязан подавать сигналы световыми указателями поворота соответствующего направления, а если они отсутствуют или неисправны – рукой. При выполнении маневра не должны создаваться опасность для движения, а также помехи другим участникам дорожного движения.

Сигналу левого поворота (разворота) соответствует вытянутая в сторону левая рука либо правая, вытянутая в сторону и согнутая в локте под прямым углом вверх.



Рис. 28

Сигналу правого поворота соответствует вытянутая в сторону правая рука либо левая, вытянутая в сторону и согнутая в локте под прямым углом вверх.



Рис. 29

Сигнал торможения подается поднятой вверх левой или правой рукой.



Рис. 30

8.2. Подача сигнала указателями поворота или рукой должна производиться заблаговременно до начала выполнения маневра и прекращаться немедленно после его завершения (подача сигнала рукой может быть закончена непосредственно перед выполнением маневра). При этом сигнал не должен вводить в заблуждение других участников движения.

Подача сигнала не дает водителю преимущества и не освобождает его от принятия мер предосторожности.

8.3. При выезде на дорогу с прилегающей территории водитель должен уступить дорогу транспортным средствам и пешеходам, движущимся по ней, а при съезде с дороги – пешеходам и велосипедистам, путь движения которых он пересекает.

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

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

При наличии слева трамвайных путей попутного направления, расположенных на одном уровне с проезжей частью, поворот налево и разворот должны выполняться с них, если знаками 5.15.1 или 5.15.2 либо разметкой 1.18 не предписан иной порядок движения. При этом не должно создаваться помех трамваю.



Рис. 31

8.6. Поворот должен осуществляться таким образом, чтобы при выезде с пересечения проезжих частей транспортное средство не оказалось на стороне встречного движения.

При повороте направо транспортное средство должно двигаться по возможности ближе к правому краю проезжей части.

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

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

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

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

8.10. При наличии полосы торможения водитель, намеревающийся повернуть, должен своевременно перестроиться на эту полосу и снижать скорость только на ней.

При наличии в месте въезда на дорогу полосы разгона водитель должен двигаться по ней и перестраиваться на соседнюю полосу, уступая дорогу транспортным средствам, движущимся по этой дороге.

8.11. Разворот запрещается:

- на пешеходных переходах;
- в тоннелях;
- на мостах, путепроводах, эстакадах и под ними;
- на железнодорожных переездах;
- в местах с видимостью дороги хотя бы в одном направлении менее 100 м;
- в местах остановок маршрутных транспортных средств.

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

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

2.9. Расположение транспортных средств на проезжей части

9 раздел ПДД

9.1. Количество полос движения для безрельсовых транспортных средств определяется разметкой (или) знаками 5.15.1, 5.15.2, 5.15.7, 5.15.8, а если их нет, то самими водителями с учетом ширины проезжей части, габаритов транспортных средств и необходимых интервалов между ними.

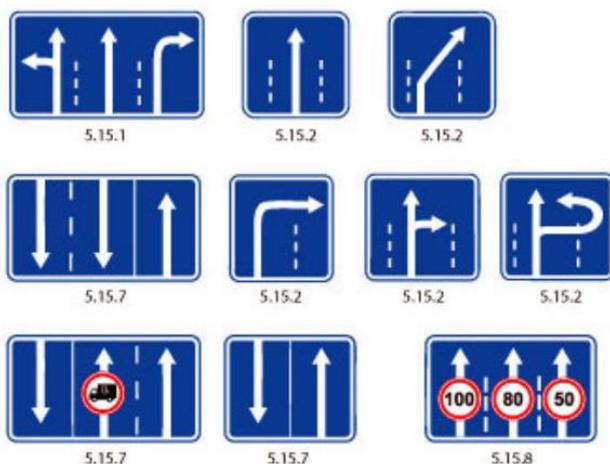


Рис. 32.

При этом стороной, предназначенной для встречного движения на дорогах с двусторонним движением без разделительной полосы, считается половина ширины проезжей части, расположенная слева, не считая местных уширений проезжей части (переходно-скоростные полосы, дополнительные полосы на подъём, заездные карманы мест остановок маршрутных транспортных средств).

9.1.1. На любых дорогах с двусторонним движением запрещается движение по полосе, предназначенной для встречного движения, если она отделена трамвайными путями, разделительной полосой, разметкой 1.1, 1.3 или разметкой 1.11, прерывистая линия которой расположена слева.

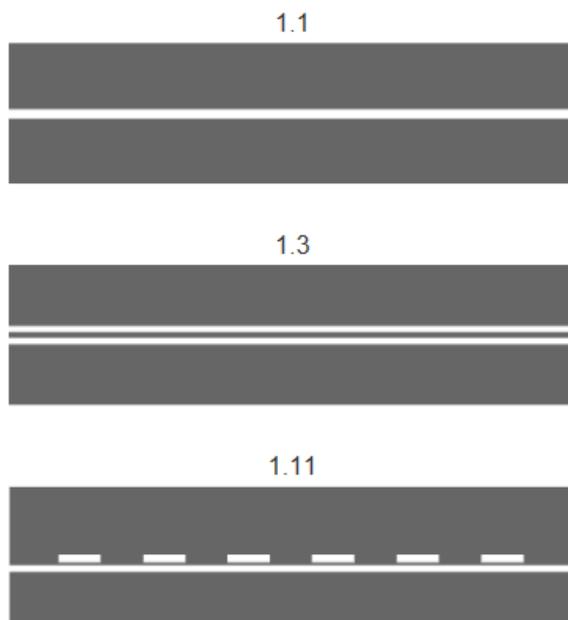


Рис. 33.

9.2. На дорогах с двусторонним движением, имеющих четыре или более полосы, запрещается выезжать для обгона или объезда на полосу, предназначенную для встречного движения. На таких дорогах повороты налево или развороты могут выполняться на перекрестках и в других местах, где это не запрещено Правилами, знаками и (или) разметкой.

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

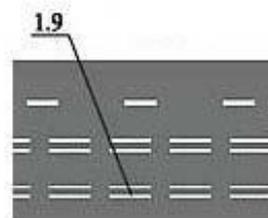


Рис. 34.

9.4. Вне населенных пунктов, а также в населенных пунктах на дорогах, обозначенных знаком 5.1 «Автомост» или 5.3 «Дорога для автомобилей» или, где разрешено движение со скоростью более 80 км/ч, водители транспортных средств должны вести их по возможности ближе к правому краю проезжей части. Запрещается занимать левые полосы движения при свободных правых.



Рис. 35.

В населенных пунктах с учетом требований настоящего пункта и пунктов 9.5, 16.1 и 24.2 ПДД водители транспортных средств могут использовать наиболее удобную для них полосу движения. При интенсивном движении, когда все полосы движения заняты, менять полосу разрешается только для поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия.

Однако на любых дорогах, имеющих для движения в данном направлении три полосы и более, занимать крайнюю левую полосу разрешается только при интенсивном движении, когда заняты другие полосы, а также для поворота налево или разворота, а грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой более 2,5 т – только для поворота налево или разворота. Выезд на левую полосу дорог с односторонним движением для остановки и стоянки осуществляется в соответствии с пунктом 12.1 ПДД.

9.5. Транспортные средства, скорость движения которых не должна превышать 40 км/ч или

которые по техническим причинам не могут развивать такую скорость, должны двигаться по крайней правой полосе, кроме случаев объезда, обгона или перестроения перед поворотом налево, разворотом или остановкой в разрешенных случаях на левой стороне дороги.

9.6. Разрешается движение по трамвайным путям попутного направления, расположенным слева на одном уровне с проезжей частью, когда заняты все полосы данного направления, а также при объезде, повороте налево или развороте с учетом пункта 8.5 ПДД. При этом не должно создаваться помех трамваю. Выезжать на трамвайные пути встречного направления запрещается. Если перед перекрестком установлены дорожные знаки 5.15.1 или 5.15.2, движение по трамвайным путям через перекресток запрещается.

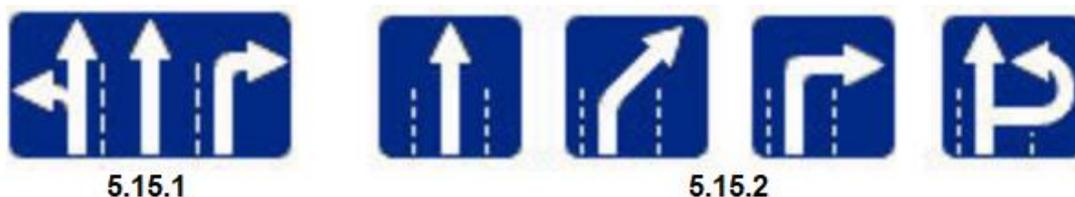


Рис. 36.

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

9.8. При повороте на дорогу с реверсивным движением водитель должен вести транспортное средство таким образом, чтобы при выезде с пересечения проезжих частей транспортное средство заняло крайнюю правую полосу. Перестроение разрешается только после того, как водитель убедится, что движение в данном направлении разрешается и по другим полосам.

9.9. Запрещается движение транспортных средств по разделительным полосам и обочинам, тротуарам и пешеходным дорожкам (за исключением случаев, предусмотренных пунктами 12.1, 24.2 – 24.4, 24.7, 25.2 ПДД), а также движение механических транспортных средств (кроме мопедов) по полосам для велосипедистов. Запрещается движение механических транспортных средств по велосипедным и велопешеходным дорожкам. Допускается движение машин дорожно-эксплуатационных и коммунальных служб, а также подъезд по кратчайшему пути транспортных средств, подвозящих грузы к торговым и другим предприятиям и объектам, расположенным непосредственно у обочин, тротуаров или пешеходных дорожек, при отсутствии других возможностей подъезда. При этом должна быть обеспечена безопасность движения.

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

9.11. Вне населенных пунктов на дорогах с двусторонним движением, имеющих две полосы, водитель транспортного средства, для которого установлено ограничение скорости, а также водитель транспортного средства (состава транспортных средств) длиной более 7 м должен поддерживать между своим и движущимся впереди транспортным средством такую дистанцию, чтобы обгоняющие его транспортные средства могли без помех перестроиться на ранее занимаемую ими полосу. Это требование не действует при движении по участкам дорог, на которых запрещается обгон, а также при интенсивном движении и движении в организованной транспортной колонне.

9.12. На дорогах с двусторонним движением при отсутствии разделительной полосы островки безопасности, тумбы и элементы дорожных сооружений (опоры мостов, путепроводов и тому подобное), находящиеся на середине проезжей части, водитель должен объезжать справа, если знаки и разметка не предписывают иное.

2.10. Скорость движения

10 раздел ПДД

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

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

10.2. В населенных пунктах разрешается движение транспортных средств со скоростью не более 60 км/ч, а в жилых зонах, велосипедных зонах и на дворовых территориях не более 20 км/ч.

ПРИМЕЧАНИЕ: По решению органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации может разрешаться повышение скорости (с установкой соответствующих знаков) на участках дорог или полосах движения для отдельных видов транспортных средств, если дорожные условия обеспечивают безопасное движение с большей скоростью. В этом случае величина разрешенной скорости не должна превышать значения, установленные для соответствующих видов транспортных средств на автомагистралях.

10.3. Вне населенных пунктов разрешается движение:

✓ мотоциклам, легковым автомобилям и грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой не более 3,5 т на автомагистралях – со скоростью не более 110 км/ч, на остальных дорогах – не более 90 км/ч;

✓ междугородним и маломестным автобусам и мотоциклам на всех дорогах – не более 90 км/ч;

✓ другим автобусам, легковым автомобилям при буксировке прицепа, грузовым автомобилям с разрешенной максимальной массой более 3,5 т на автомагистралях – не более 90 км/ч, на остальных дорогах – не более 70 км/ч;

✓ грузовым автомобилям, перевозящим людей в кузове, – не более 60 км/ч;

✓ транспортным средствам, осуществляющим организованные перевозки групп детей, – не более 60 км/ч.

ПРИМЕЧАНИЕ: По решению собственников или владельцев автомобильных дорог может разрешаться повышение скорости на участках дорог для отдельных видов транспортных средств, если дорожные условия обеспечивают безопасное движение с большей скоростью. В этом случае величина разрешенной скорости не должна превышать значения 130 км/ч на дорогах, обозначенных знаком 5.1, и 110 км/ч на дорогах, обозначенных знаком 5.3.

10.4. Транспортным средствам, буксирующим механические транспортные средства, разрешается движение со скоростью не более 50 км/ч.

Тяжеловесным транспортным средствам, крупногабаритным транспортным средствам и транспортным средствам, осуществляющим перевозки опасных грузов, разрешается движение со скоростью, не превышающей скорости, указанной в специальном разрешении, при наличии которого соответствии с законодательством об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности допускается движение по автомобильным дорогам таких транспортных средств.

10.5. Водителю ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

• превышать максимальную скорость, определенную технической характеристикой транспортного средства;

• превышать скорость, указанную на опознавательном знаке «Ограничение скорости», установленном на транспортном средстве;

• создавать помехи другим транспортным средствам, двигаясь без необходимости со слишком малой скоростью;

• резко тормозить, если это не требуется для предотвращения дорожно-транспортного происшествия.



Рис. 37.

2.11. Обгон, опережение, встречный разъезд

11 раздел ПДД

11.1. Прежде чем начать обгон, водитель обязан убедиться в том, что полоса движения, на которую он собирается выехать, свободна на достаточном для обгона расстоянии и в процессе обгона он не создаст опасности для движения и помех другим участникам дорожного движения.

11.2. Водителю запрещается выполнять обгон в случаях, если:

• транспортное средство, движущееся впереди, производит обгон или объезд препятствия;

• транспортное средство, движущееся впереди по той же полосе, подало сигнал поворота налево;

- следующее за ним транспортное средство начало обгон;
- по завершении обгона он не сможет, не создавая опасности для движения и помех обгоняемому транспортному средству, вернуться на ранее занимаемую полосу.

11.3. Водителю обгоняемого транспортного средства запрещается препятствовать обгону посредством повышения скорости движения или иными действиями.

11.4. Обгон ЗАПРЕЩЕН:

- на регулируемых перекрестках, а также на нерегулируемых перекрестках при движении по дороге, не являющейся главной;
- на пешеходных переходах;
- на железнодорожных переездах и ближе чем за 100 метров перед ними;
- на мостах, путепроводах, эстакадах и под ними, а также в тоннелях;
- в конце подъема, на опасных поворотах и на других участках с ограниченной видимостью.

11.5. опережение транспортных средств при проезде пешеходных переходов осуществляется с учетом требований пункта 14.2 ПДД.

11.6. В случае если вне населенных пунктов обгон или опережение тихоходного транспортного средства, крупногабаритного транспортного средства или транспортного средства, двигающегося со скоростью, не превышающей 30 км/ч, затруднены, водитель такого транспортного средства должен принять как можно правее, а при необходимости остановиться, чтобы пропустить следующие за ним транспортные средства.

11.7. В случае если встречный разъезд затруднен, водитель, на стороне которого имеется препятствие, должен уступить дорогу. Уступить дорогу при наличии препятствия на уклонах, обозначенных знаками 1.13 «Крутой спуск» и 1.14 «Крутой подъем», должен водитель транспортного средства, движущегося на спуск.



Рис. 38.

2.12. Остановка и стоянка

12.1. Остановка и стоянка транспортных средств разрешаются на правой стороне дороги на обочине, а при ее отсутствии - на проезжей части у ее края и в случаях, установленных пунктом 12.2 ПДД – на тротуаре.

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

12.2. Ставить транспортное средство разрешается в один ряд параллельно краю проезжей части. Двухколесные транспортные средства без бокового прицепа допускается ставить в два ряда.

Способ постановки транспортного средства на стоянке (парковке) определяется знаком 6.4 и линиями дорожной разметки, знаком 6.4 с одной из табличек 8.6.1 – 8.6.9 и линиями дорожной разметки или без таковых.

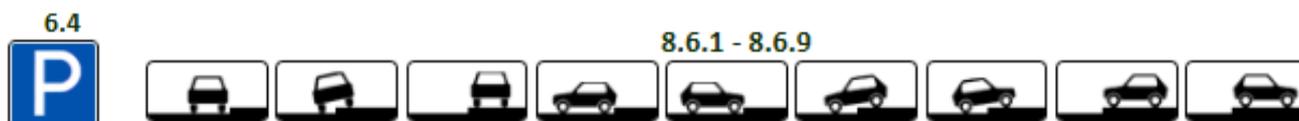


Рис. 39.

Сочетание знака 6.4 с одной из табличек 8.6.4 – 8.6.9, а также линиями дорожной разметки допускает постановку транспортного средства под углом к краю проезжей части в случае, если конфигурация (местное уширение) проезжей части допускает такое расположение.

Стоянка на краю тротуара, граничащего с проезжей частью, разрешается только легковым автомобилям, мотоциклам, мопедам и велосипедам в местах, обозначенных знаком 6.4. «Парковка (парковочное место)» с одной из табличек



Рис. 40.

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

12.4. Остановка ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- на трамвайных путях, а также в непосредственной близости от них, если это создаст помехи движению трамваев;
- на железнодорожных переездах, в тоннелях, а также на эстакадах, мостах, путепроводах (если для движения в данном направлении имеется менее трех полос) и под ними;
- в местах, где расстояние между сплошной линией разметки (кроме обозначающей край проезжей части), разделительной полосой или противоположным краем проезжей части и остановившимся транспортным средством менее 3 м;
- на пешеходных переходах и ближе 5 м перед ними;
- на проезжей части вблизи опасных поворотов и выпуклых переломов продольного профиля дороги при видимости дороги менее 100 м хотя бы в одном направлении;
- на пересечении проезжих частей и ближе 5 м от края пересекаемой проезжей части, за исключением стороны напротив бокового проезда трехсторонних пересечений (перекрестков), имеющих сплошную линию разметки или разделительную полосу;
- ближе 15 метров от мест остановки маршрутных транспортных средств или стоянки легковых такси, обозначенных разметкой 1.17, а при ее отсутствии – от указателя места остановки маршрутных транспортных средств или стоянки легковых такси (кроме остановки для посадки и высадки пассажиров, если это не создаст помех движению маршрутных транспортных средств или транспортных средств, используемых в качестве легкового такси);

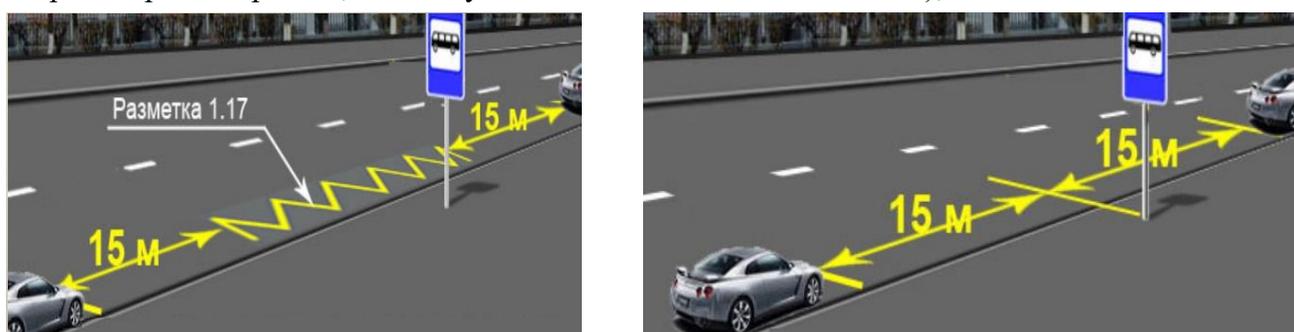


Рис. 41.

- в местах, где транспортное средство закроет от других водителей сигналы светофора, дорожные знаки, или сделает невозможным движение (въезд или выезд) других транспортных средств (в том числе на велосипедных или велопешеходных дорожках, а также ближе 5 м от пересечения велосипедной или велопешеходной дорожки с проезжей частью), или создаст помехи для движения пешеходов (в том числе в местах сопряжения проезжей части и тротуара в одном уровне, предназначенных для движения маломобильных граждан);

- на полосе для велосипедистов.

12.5. Стоянка запрещается:

- в местах, где запрещена остановка;
- вне населенных пунктов на проезжей части дорог, обозначенных знаком 2.1 «Главная дорога»;
- ближе 50 м от железнодорожных переездов.



Рис. 42.

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

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

12.8. Водитель может покинуть свое место или оставлять транспортное средство, если им приняты необходимые меры, исключающие самопроизвольное движение транспортного средства или использование его в отсутствие водителя.

Запрещается оставлять в транспортном средстве на время его стоянки ребенка в возрасте младше 7 лет в отсутствие совершеннолетнего лица.

2.13. Проезд перекрёстков

13 раздел ПДД

13.1. При повороте направо или налево водитель обязан уступить дорогу пешеходам и велосипедистам, пересекающим проезжую часть дороги, на которую он поворачивает.

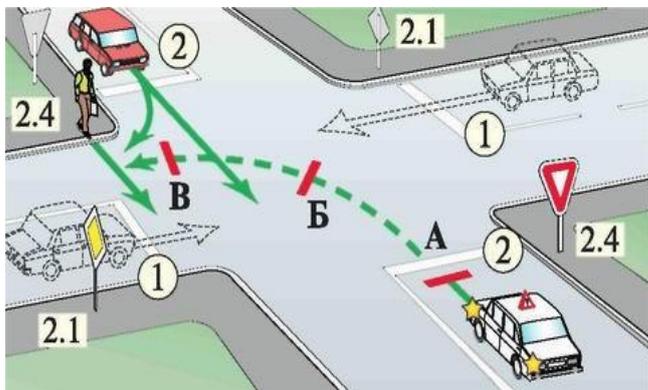


Рис. 43.

13.2. Запрещается выезжать на перекресток, пересечение проезжих частей или участка перекрестка, обозначенного разметкой 1.26

– если впереди по пути следования образовался затор, который вынудит водителя остановиться, создав препятствие для движения транспортных средств;

– поперечном направлении, за исключением поворота направо или налево в случаях, установленных настоящими Правилами.

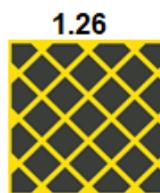


Рис. 44.

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

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

Регулируемые перекрестки

13.4. При повороте налево или развороте по зеленому сигналу светофора водитель безрельсового транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся со встречного направления прямо или направо. Таким же правилом должны руководствоваться между собой водители трамваев.

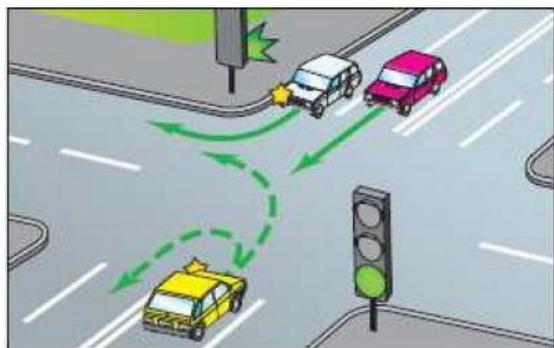


Рис. 45.



13.5. При движении в направлении стрелки, включенной в дополнительной секции одновременно с желтым или красным сигналом светофора, водитель обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся с других направлений.

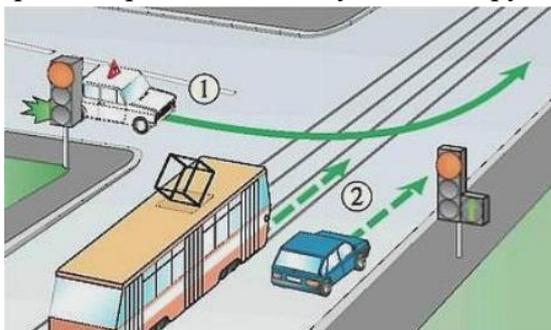


Рис. 46.

13.6. Если сигналы светофора или регулировщика разрешают движение одновременно трамваю и безрельсовым транспортным средствам, то трамвай имеет преимущество независимо от направления его движения. Однако при движении в направлении стрелки, включенной в дополнительной секции одновременно с красным или желтым сигналом светофора, трамвай должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся с других направлений.

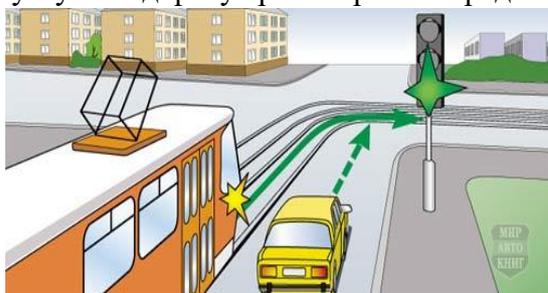


Рис. 47.

13.7. Водитель, въехавший на перекресток при разрешающем сигнале светофора, должен выехать в намеченном направлении независимо от сигналов светофора на выходе с перекрестка. Однако, если на перекрестке перед светофорами, расположенными на пути следования водителя, имеются стоп-линии (знаки 6.16), водитель обязан руководствоваться сигналами каждого светофора.

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

Нерегулируемые перекрестки

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

На таких перекрестках трамвай имеет преимущество перед безрельсовыми транспортными средствами, движущимися в попутном или встречном направлении по равнозначной дороге, независимо от направления его движения.

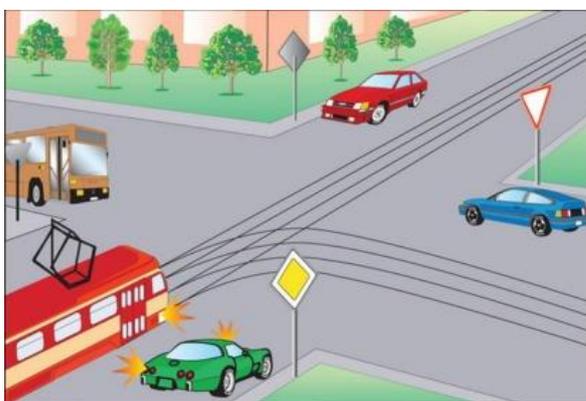


Рис. 48.

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

движущиеся по второстепенным дорогам.

13.11. На перекрестке равнозначных дорог, за исключением случая, предусмотренного п. 13.11¹ ПДД, водитель безрельсового транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, приближающимся справа. Этим же правилом должны руководствоваться между собой водители трамваев. На таких перекрестках трамвай имеет преимущество перед безрельсовыми транспортными средствами независимо от направления его движения.



Рис. 49.

13.11.¹ При въезде на перекресток, на котором организовано круговое движение и который обозначен знаком 4.3, водитель транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по такому перекрестку.

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



Рис. 50.

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

2.14. Пешеходные переходы и места остановок маршрутных транспортных средств

14 раздел ПДД

14.1. Водитель транспортного средства, приближающегося к нерегулируемому пешеходному переходу, обязан уступить дорогу пешеходам, переходящим дорогу или вступившим на проезжую часть (трамвайные пути) для осуществления перехода.

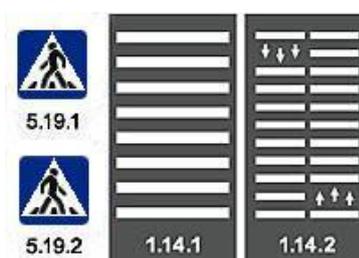


Рис. 51.

14.2. Если перед нерегулируемым пешеходным переходом остановилось или снизило скорость транспортное средство, то водители других транспортных средств, движущихся в том же направлении, также обязаны остановиться или снизить скорость. Продолжать движение разрешено с учетом требований пункта 14.1. ПДД.

14.3. На регулируемых пешеходных переходах при включении разрешающего сигнала светофора водитель должен дать возможность пешеходам закончить переход проезжей части (трамвайных путей) данного направления.

14.4. Запрещается въезжать на пешеходный переход, если за ним образовался затор, который вынудит водителя остановиться на пешеходном переходе.

14.5. Во всех случаях, в том числе и вне пешеходных переходов, водитель обязан пропустить слепых пешеходов, подающих сигнал белой тростью.

14.6. Водитель должен уступить дорогу пешеходам, идущим к стоящему в месте остановки маршрутному транспортному средству или от него (со стороны дверей), если посадка и высадка



производятся с проезжей части или с посадочной площадки, расположенной на ней.

14.7. Приближаясь к остановившемуся транспортному средству с включенной аварийной сигнализацией, имеющему опознавательный знак «Перевозка детей», водитель должен снизить скорость, при необходимости остановиться и пропустить детей.



Рис. 52.

2.15. Движение через железнодорожные пути

15 раздел ПДД

15.1. Водители транспортных средств могут пересекать железнодорожные пути только по железнодорожным переездам, уступая дорогу поезду (локомотиву, дрезине).

15.2. При подъезде к железнодорожному переезду водитель обязан руководствоваться требованиями дорожных знаков, светофоров, разметки, положением шлагбаума и указаниями дежурного по переезду и убедиться в отсутствии приближающегося поезда (локомотива, дрезины).

15.3. **ЗАПРЕЩАЕТСЯ выезжать на переезд:**

- при закрытом или начинающем закрываться шлагбауме (независимо от сигнала светофора);
- при запрещающем сигнале светофора (независимо от положения и наличия шлагбаума);
- при запрещающем сигнале дежурного по переезду (дежурный обращен к водителю грудью или спиной с поднятым над головой жезлом, красным фонарем или флажком, либо с вытянутыми в сторону руками);
- если за переездом образовался затор, который вынудит водителя остановиться на переезде:

- если к переезду в пределах видимости приближается поезд (локомотив, дрезина).

Кроме того, **ЗАПРЕЩАЕТСЯ:**

- объезжать с выездом на полосу встречного движения стоящие перед переездом транспортные средства;
- самовольно открывать шлагбаум;
- провозить через переезд в нетранспортном положении сельскохозяйственные, дорожные, строительные и другие машины и механизмы;
- без разрешения начальника дистанции пути железной дороги движение тихоходных машин, скорость которых менее 8 км/ч, а также тракторных саней-волокуш.

15.4. В случаях, когда движение через переезд запрещено, водитель должен остановиться у стоп-линии, знака 2.5 «Движение без остановки запрещено» или светофора, если их нет — не ближе 5 м от шлагбаума, а при отсутствии последнего — не ближе 10 м до ближайшего рельса.

15.5. При вынужденной остановке на переезде водитель должен немедленно высадить людей и принять меры для освобождения переезда. Одновременно водитель должен:

- при имеющейся возможности послать двух человек вдоль путей в обе стороны от переезда на 1000 м (если одного, то в сторону худшей видимости пути), объяснив им правила подачи сигнала остановки машинисту приближающегося поезда;
- оставаться возле транспортного средства и подавать сигналы общей тревоги;
- при появлении поезда бежать ему навстречу, подавая сигнал остановки.

2.5



Рис. 53.

Примечание. Сигналом остановки служит круговое движение руки (днем с лоскутом яркой материи или каким-либо хорошо видимым предметом, ночью — с факелом или фонарем). Сигналом общей тревоги служат серии из одного длинного и трех коротких звуковых сигналов.

2.16. Движение по автомагистралям

16 раздел ПДД

16.1. На автомагистралях **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**:

- движение пешеходов, домашних животных, велосипедов, мопедов, тракторов и самоходных машин, иных транспортных средств, скорость которых по технической характеристике или их состоянию менее 40 км/ч;
- движение грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой более 3,5 т далее второй полосы;
- остановка вне специальных площадок для стоянки, обозначенных знаком 6.4 «Парковка (Парковочное место)» или 7.11 «Место отдыха»;
- разворот и въезд в технологические разрывы разделительной полосы;
- движение задним ходом.



Рис. 54.

16.2. При вынужденной остановке на проезжей части водитель должен обозначить транспортное средство в соответствии с требованиями раздела 7 Правил и принять меры для того, чтобы вывести его на предназначенную для этого полосу (правее линии, обозначающей край проезжей части).



Рис. 55.

16.3. Требования данного раздела распространяются также на дороги, обозначенные знаком 5.3 «Дорога для автомобилей».

2.17. Движение в жилых зонах

17 раздел ПДД

17.1. В жилой зоне, то есть на территории, въезды на которую и выезды с которой обозначены знаками 5.21 «Жилая зона» и 5.22 «Конец жилой зоны», движение пешеходов разрешается как по тротуарам, так и по проезжей части. В жилой зоне пешеходы имеют преимущество, однако они не должны создавать необоснованные помехи для движения транспортных средств.



Рис. 56.

17.2. В жилой зоне запрещаются сквозное движение механических транспортных средств, учебная езда, стоянка с работающим двигателем, а также стоянка грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой более 3,5 т вне специально выделенных и обозначенных знаками и (или) разметкой мест.

17.3. При выезде из жилой зоны водители должны уступить дорогу другим участникам движения.

17.4. Требования данного раздела распространяются также и на дворовые территории.

2.18. Приоритет маршрутных транспортных средств

18 раздел ПДД

18.1. Вне перекрестков, где трамвайные пути пересекают проезжую часть, трамвай имеет преимущество перед безрельсовыми транспортными средствами, кроме случаев выезда из депо.

18.2. На дорогах с полосой для маршрутных транспортных средств, обозначенных знаками

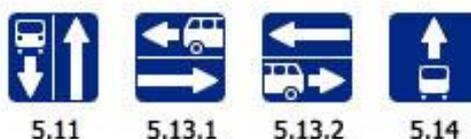


Рис. 57.

ЗАПРЕЩАЮТСЯ движение и остановка других транспортных средств на этой полосе, за исключением:

- ✓ школьных автобусов;
- ✓ транспортных средств, используемых в качестве легкового такси;
- ✓ транспортных средств, которые используются для перевозки пассажиров, имеют, за исключением места водителя, более 8 мест для сидения, технически допустимая максимальная масса которых превышает 5 тонн, перечень которых утверждается органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации - гг. Москвы, Санкт-Петербурга и Севастополя.

исключением места водителя, более 8 мест для сидения, технически допустимая максимальная масса которых превышает 5 тонн, перечень которых утверждается органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации - гг. Москвы, Санкт-Петербурга и Севастополя.

На полосах для маршрутных транспортных средств разрешено движение велосипедистов в случае, если такая полоса располагается справа.

Водители транспортных средств, допущенных к движению по полосам для маршрутных транспортных средств, при въезде на перекресток с такой полосы могут отступать от требований дорожных знаков 4.1.1-4.1.6, 5.15.1 и 5.15.2 для продолжения движения по такой полосе.

Если эта полоса отделена от остальной проезжей части прерывистой линией разметки, то

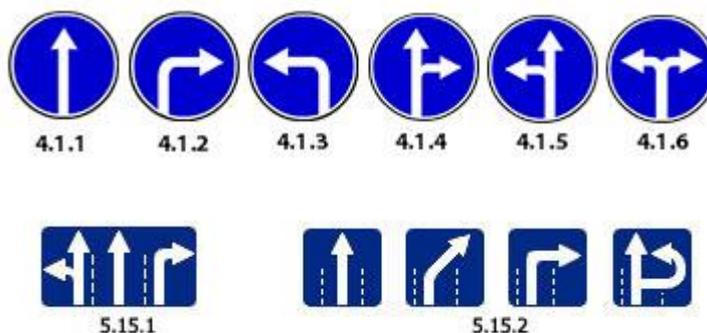


Рис. 58.

при поворотах транспортные средства должны перестраиваться на нее. Разрешается также в таких местах заезжать на эту полосу при въезде на дорогу и для посадки и высадки пассажиров у правого края проезжей части при условии, что это не создает помех маршрутным транспортным средствам.

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

2.19. Пользование внешними световыми приборами и звуковыми сигналами

19 раздел ПДД

19.1. В темное время суток и в условиях недостаточной видимости независимо от освещения дороги, а также в тоннелях на движущемся транспортном средстве должны быть включены следующие световые приборы:

- на всех механических транспортных средствах и мопедах – фары дальнего или ближнего света, на велосипедах – фары или фонари, на гужевых повозках – фонари (при их наличии);
- на прицепах и буксируемых механических транспортных средствах – габаритные огни.

19.2. Дальний свет должен быть переключен на ближний:

- в населенных пунктах, если дорога освещена;
- при встречном разъезде на расстоянии не менее чем за 150 м до транспортного средства, а также и при большем, если водитель встречного транспортного средства периодическим переключением света фар покажет необходимость этого;
- в любых других случаях для исключения возможности ослепления водителей как встречных, так и попутных транспортных средств.

При ослеплении водитель должен включить аварийную сигнализацию и, не меняя полосу

движения, снизить скорость и остановиться.

19.3. При остановке и стоянке в темное время суток на неосвещенных участках дорог, а также в условиях недостаточной видимости на транспортном средстве должны быть включены габаритные огни. В условиях недостаточной видимости дополнительно к габаритным огням могут быть включены фары ближнего света, противотуманные фары и задние противотуманные фонари.

19.4. Противотуманные фары могут использоваться:

- в условиях недостаточной видимости с ближним или дальним светом фар;
- в темное время суток на неосвещенных участках дорог совместно с ближним или дальним светом фар;
- вместо ближнего света фар в соответствии с пунктом 19.5 ПДД.

19.5. В светлое время суток на всех движущихся транспортных средствах с целью их обозначения должны включаться фары ближнего света или дневные ходовые огни.

19.6. Фарой-прожектором и фарой-искателем разрешается пользоваться только вне населенных пунктов при отсутствии встречных транспортных средств. В населенных пунктах пользоваться такими фарами могут только водители транспортных средств, оборудованных в установленном порядке проблесковыми маячками синего цвета и специальными звуковыми сигналами, при выполнении неотложного служебного задания.

19.7. Задние противотуманные фонари могут применяться только в условиях недостаточной видимости. Запрещается подключать задние противотуманные фонари к стоп-сигналам.

19.8. Оповестительный знак «Автопоезд» должен быть включен при движении автопоезда, а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости, кроме того, и на время его остановки или стоянки.

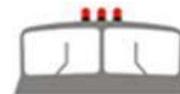


Рис. 59.

19.9. *Исключен по Постановлению Правительства РФ от 16.02.2008 № 84).*

19.10. Звуковые сигналы могут применяться только:

- для предупреждения других водителей о намерении произвести обгон вне населенных пунктов;
- в случаях, когда это необходимо для предотвращения дорожно-транспортного происшествия.

19.11. Для предупреждения об обгоне вместо звукового сигнала или совместно с ним может подаваться световой сигнал, представляющий собой кратковременное переключение фар с ближнего на дальний свет.

2.20. Перевозка людей

22 раздел ПДД

22.1. Перевозка людей в кузове грузового автомобиля должна осуществляться водителями, имеющими водительское удостоверение на право управления транспортным средством категории «С» или подкатегории «С1» в течение 3 и более лет.

В случае перевозки людей в кузове грузового автомобиля в количестве более 8, но не более 16 человек, включая пассажиров в кабине, требуется также наличие в водительском удостоверении разрешающей отметки, подтверждающей наличие права управления транспортным средством категории «D» или подкатегории «D1», в случае перевозки более 16 человек, включая пассажиров в кабине, - категории «D».

ПРИМЕЧАНИЕ. Допуск военных водителей к перевозке людей на грузовых автомобилях осуществляется в установленном порядке.

22.2. Перевозка людей в кузове грузового автомобиля с бортовой платформой разрешается, если он оборудован в соответствии с Основными положениями, при этом перевозка детей не допускается.

22.2¹. Перевозка людей на мотоцикле должна осуществляться водителем, имеющим водительское удостоверение на право управления транспортными средствами категории «А» или



подкатегории «А1» в течение 2 и более лет, перевозка людей на мопеде должна осуществляться водителем, имеющим водительское удостоверение на право управления транспортными средствами любой категории или подкатегории в течение 2 и более лет.

22.3. Число перевозимых людей в кузове грузового автомобиля, а также салоне автобуса, осуществляющего перевозку на междугородном, горном, туристическом или экскурсионном маршруте, и при организованной перевозке группы детей не должно превышать количества оборудованных для сидения мест.

22.4. Перед поездкой водитель грузового автомобиля должен проинструктировать пассажиров о порядке посадки, высадки и размещения в кузове.

Начинать движение можно только убедившись, что условия безопасной перевозки пассажиров обеспечены.

22.5. Проезд в кузове грузового автомобиля с бортовой платформой, не оборудованной для перевозки людей, разрешается только лицам, сопровождающим груз или следующим за его получением, при условии, что они обеспечены местом для сидения, расположенным ниже уровня бортов.

22.6. Организованная перевозка группы детей должна осуществляться в соответствии с настоящими Правилами, а также правилами, утверждаемыми Правительством Российской Федерации, в автобусе, обозначенном опознавательными знаками «Перевозка детей».

22.7. Водитель обязан осуществлять посадку и высадку пассажиров только после полной остановки транспортного средства, а начинать движение только с закрытыми дверями и не открывать их до полной остановки.

22.8. Запрещается перевозить людей:

– вне кабины автомобиля (кроме случаев перевозки людей в кузове грузового автомобиля с бортовой платформой или в кузове-фургоне), трактора, других самоходных машин, на грузовом прицепе, в прицепе-даче, в кузове грузового мотоцикла и вне предусмотренных конструкцией мотоцикла мест для сидения;

– сверх количества, предусмотренного технической характеристикой транспортного средства.

22.9. Перевозка детей в возрасте младше 7 лет в легковом автомобиле и кабине грузового автомобиля, конструкцией которых предусмотрены ремни безопасности либо ремни безопасности и детская удерживающая система ISOFIX*, должна осуществляться с использованием детских удерживающих систем (устройств), соответствующих весу и росту ребенка.

Перевозка детей в возрасте от 7 до 11 лет (включительно) в легковом автомобиле и кабине грузового автомобиля, конструкцией которых предусмотрены ремни безопасности либо ремни безопасности и детская удерживающая система ISOFIX, должна осуществляться с использованием детских удерживающих систем (устройств), соответствующих весу и росту ребенка, или с использованием ремней безопасности, а на переднем сиденье легкового автомобиля – только с использованием детских удерживающих систем (устройств), соответствующих весу и росту ребенка.

Установка в легковом автомобиле и кабине грузового автомобиля детских удерживающих систем (устройств) и размещение в них детей должны осуществляться в соответствии с руководством по эксплуатации указанных систем (устройств).

Запрещается перевозить детей в возрасте младше 12 лет на заднем сиденье мотоцикла.

** Наименование детской удерживающей системы ISOFIX приведено в соответствии с Техническим регламентом Таможенного союза ТР ТС 018/2011 "О безопасности колесных транспортных средств"*

2.21. Перевозка грузов

23 раздел ПДД

23.1. Масса перевозимого груза и распределение нагрузки по осям не должны превышать величин, установленных предприятием-изготовителем для данного транспортного средства.

23.2. Перед началом и во время движения водитель обязан контролировать размещение,



крепление и состояние груза во избежание его падения, создания помех для движения.

23.3. Перевозка груза допускается при условии, что он:

- не ограничивает водителю обзор;
- не затрудняет управление и не нарушает устойчивость транспортного средства;
- не закрывает внешние световые приборы и световозвращатели, регистрационные и опознавательные знаки, а также не препятствует восприятию сигналов, подаваемых рукой;
- не создает шум, не пылит и не загрязняет дорогу и окружающую среду.

Если состояние и размещение груза не удовлетворяют указанным требованиям, водитель обязан принять меры к устранению нарушений перечисленных правил перевозки либо прекратить дальнейшее движение.

23.4. Груз, выступающий за габариты транспортного средства спереди или сзади более чем на 1 м или сбоку более чем на 0,4 м от внешнего края габаритного огня, должен быть обозначен опознавательными знаками «Крупногабаритный груз», а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости, кроме того, спереди – фонарем или световозвращателем белого цвета, сзади – фонарем или световозвращателем красного цвета.



Рис. 60.

23.5. Движение тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства, а также транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных грузов, осуществляется с учетом требований Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации» и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации.

Международные автомобильные перевозки осуществляются в соответствии с требованиями к транспортным средствам и правилами перевозки, установленными международными договорами Российской Федерации.

2.22. Нормы времени управления транспортным средством и отдыха

26 раздел ПДД

26.1. Не позднее 4 часов 30 минут с момента начала управления транспортным средством или с момента начала очередного периода управления транспортным средством водитель обязан сделать перерыв для отдыха от управления транспортным средством продолжительностью не менее 45 минут, после которого этим водителем может быть начат очередной период управления транспортным средством.

Указанный перерыв для отдыха может быть разделен на 2 части или более, первая из которых должна составлять не менее 15 минут, а последняя – не менее 30 минут.

26.2. Время управления транспортным средством не должно превышать:

➤ 9 часов в течение периода, не превышающего 24 часов с момента начала управления транспортным средством, после завершения ежедневного или еженедельного отдыха. Допускается увеличение этого времени до 10 часов, но не более 2 раз в течение календарной недели;

➤ 56 часов в течение календарной недели;

➤ 90 часов в течение 2 календарных недель.

26.3. Отдых водителя от управления транспортным средством должен быть непрерывным и составлять:



- не менее 11 часов в течение периода, не превышающего 24 часов (ежедневный отдых). Допускается сокращение этого времени до 9 часов, но не более 3 раз в течение периода, не превышающего шести 24-часовых периодов с момента завершения еженедельного отдыха;
- не менее 45 часов в течение периода, не превышающего шести 24-часовых периодов с момента завершения еженедельного отдыха (еженедельный отдых). Допускается сокращение этого времени до 24 часов, но не более одного раза в течение 2 подряд календарных недель. Разница времени, на которую сокращен еженедельный отдых, в полном объеме должна быть в течение 3 подряд календарных недель после окончания календарной недели, в которой еженедельный отдых был сокращен, использована водителем на отдых от управления транспортным средством.

26.4. При достижении предельного времени управления транспортным средством, предусмотренного пунктом 26.1 и (или) абзацем вторым пункта 26.2 ПДД, и при отсутствии места стоянки для отдыха водитель вправе увеличить период управления транспортным средством на время, необходимое для движения с соблюдением необходимых мер предосторожности до ближайшего места стоянки для отдыха, но не более чем:

- на 1 час – для случая, указанного в пункте 26.1 ПДД;
- на 2 часа – для случая, указанного в абзаце втором пункта 26.2 ПДД.

ПРИМЕЧАНИЕ. Положения настоящего раздела применяются в отношении физических лиц, осуществляющих эксплуатацию грузовых автомобилей, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 килограммов, и автобусов. Указанные физические лица по требованию должностных лиц, уполномоченных на осуществление федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения, предоставляют доступ к тахографу и карте водителя, используемой совместно с тахографом, а также осуществляют по требованию этих должностных лиц вывод на печать информации из тахографа.



2.23. Дорожные знаки



Рис. 61. Дорожные знаки

3. Психофизиологические основы деятельности водителя

3.1. Основные психические познавательные процессы и их понятия

Психические познавательные процессы разделяются на несколько видов:

- **Познавательные** – восприятие, ощущение, внимание, мышление, воображение, речь и память;
- **Эмоциональные** – чувства, эмоции, стресс и аффекты;
- **Волевые** – принятие решения, борьба мотивов и постановка цели.

Внимание – это избирательная направленность сознания человека на определенные предметы и явления.

Восприятие – процесс, отражающий в сознании человека качества предметов и явлений, происходящих в окружающей среде, в совокупности, и действующий на органы чувств.

Память – это психический процесс запечатления, сохранения и воспроизведения того, что человек отражал, делал или переживал.

Мышление – познавательный процесс, осуществляющий высшую функцию, поскольку обладает многими взаимосвязанными признаками, характеризующими роль речи в человеческом развитии.

Внимание и его свойства (устойчивость, концентрация, распределение, переключение, объем)

Внимание – это состояние направленности и сосредоточенности сознания на каких-либо объектах с одновременным отвлечением от всего остального.

- **Виды внимания.**

Непроизвольное внимание возникает без всякого намерения человека, без заранее поставленной цели и не требует волевых усилий.

Произвольное внимание – это сознательное регулируемое сосредоточение на объекте, внимание, возникающее вследствие сознательно поставленной цели и требующее волевых усилий для его поддержания.

Послепроизвольное внимание – это внимание, возникающее на основе произвольного, после него, когда для его поддержания уже не требуется волевых усилий. По психологическим характеристикам послепроизвольное внимание близко к непроизвольному: оно также возникает на основе интереса к предмету, но характер интереса в этом случае иной – он проявляется к результату деятельности.

- **Основные свойства внимания.**

Устойчивость внимания – это сохранение фокуса сознания на каком-либо объекте или событии, привлечение внимания к одному и тому же объекту длительное время.

Концентрация внимания – это способность сосредоточиться на главном, отсекая все лишнее, что находится за пределами главной задачи.

Распределение внимания – это способность удерживать в сознании несколько объектов или действий, некоторые объекты удерживаются при этом в центре сознания, а другие на периферии.

Переключение внимания – это умение переключать сознание между различными объектами на дороге и в автомобиле. Помещение различных объектов в центр внимания, а других на периферию, одних в сферу непроизвольного внимания, а других в произвольную сферу жизненно важно для водителя.

Объем внимания – это возможность одновременно удерживать в сознании несколько независимых друг от друга объектов. Объем внимания 7 ± 2 единиц, то есть объектов или действий.



Рис. 62.

Причины отвлечения внимания во время управления транспортным средством:

- использование телефона;
- поведение пассажиров;
- курение, принятие пищи или напитков;
- громкая музыка;
- плохое настроение и раздражительность.



Рис. 63.

Монотония – это состояние человека, возникающее при выполнении однообразной работы. В состав термина входят два греческих слова: *монос* – один и *тонос* – напряжение. Данное состояние характеризуется снижением психической активности и тонуса, ослаблением восприимчивости и сознательного контроля, ухудшением памяти и внимания, стереотипизацией действий и потери интереса к работе.

В психологии принято различать две монотонии:

– **двигательную монотонию**, развивающуюся в результате многократного повторения одних и тех же движений и поступления большого количества одинаковых сигналов в одни и те же нервные центры, т.е. информационной перегрузки (например, работа на конвейере с мелкими операциями, когда человеку за смену приходится сотни и тысячи раз повторять одни и те же движения);

– **сенсорную монотонию**, вызываемую однообразием восприятия, когда приходится действовать в условиях одной и той же мало изменяющейся информации: недостаток новой информации порождает у человека так называемый «сенсорный голод» (это езда в условиях однообразной, неинтересной местности, длительное наблюдение за приборными панелями в ожидании появления редкого, но важного сигнала и т.п.). **Подобная монотония особенно типична для водителей.**

Рекомендации по борьбе с усталостью и ее профилактике:

1. Позаботьтесь о здоровом сне.
2. Обеспечьте проветривание салона автомобиля.
3. Время от времени проводите зарядку.
4. Воспользуйтесь методом смехотерапии.
5. Выполняйте зарядку для глаз.
6. Сделайте массаж биологически активных точек.
7. Если у вас нет медицинских противопоказаний, выпейте кофе.

ВАЖНО: *Употребление кофе может вызвать повышение артериального давления, что особенно опасно для людей, страдающих гипертонией. Прежде чем употреблять тонизирующие напитки, убедитесь, что это не навредит вашему здоровью!*

Выбор необходимой информации в процессе управления транспортным средством

1. Обстановка на дороге (водитель должен охватывать глазами спектр равный 360 градусам).
2. Дорожные знаки (считывать знаки, линии разметки, быстро обрабатывать полученную информацию, делать выводы и применять в дорожных ситуациях).
3. Показатели приборов.
4. Звуковые сигналы (сигналы других автомобилей, предупреждающих о чем-то, а также привычный звуковой фон работающего автомобиля, если привычный звук нарушается, то постараться понять откуда идет посторонний звук).

Признаки информационной перегрузки

- ✓ отсутствие ясности в голове, хаотичная умственная деятельность;
- ✓ ухудшение памяти, провалы в памяти;
- ✓ назойливая музыка или же обрывки фраз, звучащие в голове;
- ✓ постоянное желание что-нибудь сказать (чтобы избавиться от лишней информации);



- ✓ рассуждения вслух, бормотание во сне или перед сном;
- ✓ в тяжёлых случаях можно услышать голоса во время засыпания или шум в ушах.

Что касается телесных признаков, это может быть напряжённость челюстей, а также задней части шеи; кстати, к признакам информационной перегрузки относится тошнота. Но это, как правило, в сочетании с неправильным положением тела. Тошнота – это тревожный сигнал: если она вас беспокоит, подачу информации надо прекращать.

Система восприятия и ее значение в деятельности водителя

Восприятие – познавательный процесс, формирующий целостное представление об объектах, явлениях, о дорожной ситуации, об участниках дорожного движения.

Осуществляется восприятие посредством обработки ощущений в головном мозге человека. После того, как ощущения прошли первичную обработку в головном мозге, возникает восприятие зрительное, слуховое, пространственное, а затем и целостное восприятие ситуации.



Рис. 64.

- **Зрительная система восприятия** имеет особое значение для водителя, поскольку с помощью зрения мы получаем информации во много раз больше, чем с помощью слуха и других систем восприятия (около 80% информации человек получает с помощью зрения).

Важнейшие характеристики зрения: *острота зрения* и *поле зрения*.

Острота зрения – способность различать форму и детали предметов.

Поле зрения – угловое пространство, видимое глазу при неподвижном взгляде и голове.

Бинокулярное поле зрения (двумя глазами) составляет 120-130 градусов и охватывает почти всё пространство перед автомобилем. При значительном сужении поля зрения водители могут не замечать пешехода на обочине дороги, неправильно оценить расстояние до стоящего или обгоняемого автомобиля, упустить детали дорожной обстановки на перекрестке.

Опасности, связанные с неправильным восприятием дорожной обстановки.

Иллюзия расстояния. Водителям кажется, что скорость темных автомобилей меньше, а светлых – больше, чем она есть на самом деле.

Иллюзия скорости. Степень ошибочного восприятия скорости другого автомобиля зависит: *от расстояния до автомобиля*, чем он дальше от наблюдателя, тем кажется медленнее его скорость; *от размера автомобиля*, скорость крупных транспортных средств (автобусов, автопоездов) кажется меньше, а более мелких (мотоциклов, легковых автомобилей) – больше, чем на самом деле.

Существуют также **иллюзии перспективы и освещенности дороги**.

- **Слуховое восприятие.** Слух помогает определить расположение в пространстве источника звука и его перемещение. С помощью слуха водитель определяет движение других автомобилей, сигналы клаксонов, закрытие или открытие железнодорожных переездов, сирены экстренных служб.

- **Вестибулярная система.** Вестибулярная система, наряду со зрительной и проприоцептивной (система суставно-мышечной чувствительности), играет ведущую роль в пространственной ориентировке человека. Она получает, передает и анализирует информацию об ускорениях или замедлениях, возникающих в процессе прямолинейного или вращательного движения, а также при изменении положения головы в пространстве.

- **Проприоцепция или суставно-мышечное чувство.** Проприоцепция – суставно-мышечное чувство или чувство положения и движения, – определяется распознаванием движений в суставах и напряжения-расслабления в мышцах.

- **Интероцепция** – это система восприятия состояния самого человека и положения его в пространстве. Интероцепция включает ощущения от различных внутренних органов, вибрационную чувствительность, проприоцепцию или суставно-мышечное чувство, чувство времени и чувство скорости.

- **Восприятие времени.** От адекватного восприятия времени зависит восприятие скорости движения транспортного средства. Неверная оценка временного интервала приводит к ошибочному восприятию дорожной обстановки, неправильным действиям водителя и, как следствие, аварийным ситуациям.

Влияние алкоголя, медикаментов и эмоциональных состояний водителя на восприятие дорожной обстановки. Под воздействием **алкоголя** значительно ухудшается точность восприятия и динамический глазомер, распределение и переключение внимания, снижается критичность мышления как следствие притупляется «чувство опасности», при этом переоценивается собственная способность быстроты и точности реакции в опасной ситуации. Различные медикаменты по-разному влияют на водителя.



Рис. 65.

Успокаивающие препараты, а иногда и обезболивающие препараты часто вызывают чувство апатии и сонливости. После их приема снижается внимание, скорость и точность восприятия дорожной обстановки. Перед приемом лекарственных средств следует ознакомиться с инструкцией и прочитать влияние этих медикаментов на управление автомобилем.

Эмоциональные состояния также влияют на восприятие дорожной обстановки. Это влияние определяется тем, что при переживании сильных эмоций, водитель погружается в ту ситуацию, которая вызвала эти эмоции и перестает следить за дорожной обстановкой. Он может волевым усилием возвращать себя в актуальную дорожную ситуацию, но моменты «выпадения» все равно будут. Поэтому, при сильных эмоциях стоит остановить автотранспортное средство и успокоиться.

Память. Виды памяти и их значение для накопления профессионального опыта

Память – это процесс запечатления, хранения и воспроизведения информации о правилах и законах дорожного движения, о дорожной обстановке, о действиях других участников дорожного движения, о состоянии и положении автомобиля, о своих навыках и возможностях.

По длительности сохранения информации различают память **кратковременную (оперативную)** и **долговременную**.

Оперативная память позволяет запоминать большой объем текущей и постоянно меняющейся информации (дорожные знаки, показания приборов, положение пешеходов, автомобилей, состояние отдельных участков дорожного покрытия и т.д.) и обеспечивает точность воспроизведения информации в течение 20–90 с.

Долговременная память используется для запоминания на длительное время важной информации, полученных знаний и опыта (Правил дорожного движения, навыков управления автомобилем, маршрутов движения).



Рис. 66.

Мышление

Мышление – процесс установления существенных связей между предметами и явлениями, между причиной и следствием, процесс решения задач и принятия решений.

Различают три формы мышления: **понятие, суждение и умозаключение.**

Понятия – это транспортное средство, опасная ситуация, реакция водителя, дорожные знаки, правила дорожного движения. Эти понятия водитель изучает в теоретическом курсе обучения. **На основе понятий формируются суждения.**

Умозаключение – это более сложный процесс, в котором из одного и нескольких суждений выводится новое. Умозаключение лежит в основе прогнозирования, т. е. способности водителя предвидеть изменение дорожной обстановки.

Основными задачами для водителя, которые он должен решать, являются задачи реагирования на изменение дорожной обстановки.

- **Принятие решения в различных дорожных ситуациях**

Существует несколько основных стратегий принятия решения для водителя.

Приложение-применение имеющихся знаний, когда процедура решения достаточно четко определена и заранее выучена. Например, быстрая и точная реакция на изменение дорожной ситуации. Для начинающего водителя важно изучение примеров правильных действий и практические тренировки, чтобы «включить» в нужный момент эту стратегию принятия решения.

Адаптация – приспособление имеющихся общих знаний к конкретным условиям, к изменяющейся ситуации. Этот способ хорош для обучения управлению автомобилем, когда мы используем знания и навыки, которые уже имеются для переноса на новый вид деятельности. Известно, что люди, занимающиеся спортом, хорошо осваивают навыки управления автомобилем. Люди с гибким мышлением также легче осваивают искусство вождения автомобиля.

- **Оперативное мышление и прогнозирование.**

Оперативное мышление работает очень быстро. При оперативном мышлении водитель в условиях ограниченного времени должен мысленно представить дорожную ситуацию в деталях и сформировать план своих оптимальных действий. Водитель должен учесть влияние его будущих действий на дорожно-транспортную обстановку в целом с точки зрения безопасности всех участников движения. Оперативное мышление развивается с приобретением опыта.

Психомоторика

Психомоторика – это процесс взаимодействия систем восприятия, мышления (разработка двигательной программы) и реализация программы действий в моторном акте.

У водителя психомоторика проявляется в выполнении необходимых действий в ответ на информацию, сигнализирующую об изменении дорожной обстановки.

Простая и сложная сенсомоторные реакции

Сенсомоторные реакции – ответные действия человека на информацию, получаемую органами чувств. Простая сенсомоторная реакция – ответное действие водителя на заранее известный стимул заранее известным способом. Например, нажатие на педаль тормоза при включении красного сигнала светофора, если водитель, ожидая сигнала, подготовился к торможению.

Сложная сенсомоторная реакция – ответное действие, реакция водителя на ситуацию, к которой он заранее не был готов. Например, ребенок выбежал на дорогу. *Наиболее важные для водителя характеристики сенсомоторных реакций – это время реакции и точность реакции.*

Точность реакции складывается на основании точности моторной реакции водителя и качества обработки информации о дорожной ситуации. Важный вклад в точность реакции вносит суставно-мышечное чувство, которое осуществляет контроль правильности и точности выполняемых движений.

3.2. Навыки делового общения и порядок действий в отдельных ситуациях

В зависимости от того, как мы относимся к человеку, какие у нас с ним отношения, мы соблюдаем с ним определенную дистанцию при коммуникации.

Данную особенность в конце 1960-х годов выявил американский психолог Эдвард Холл, после чего разработал теорию дистанций общения.

Законы, по которым собеседники располагаются один относительно другого в процессе общения, он объединил в отдельный раздел социальной психологии, названный проксемикой — от английского слова proximity, означающего «близость».

Зоны общения

Проксемика исследует расположение людей в пространстве при общении и выделяет следующие зоны дистанции в человеческом контакте:



Рис. 67.

2. **Личная или персональная зона** (50 – 120 см) для обыденной беседы с друзьями и коллегами предполагает только визуальный зрительный контакт между партнерами, поддерживающими разговор.



Рис. 69.

1. **Интимная зона** (15 – 50 см); в эту зону допускаются лишь близкие, хорошо знакомые люди, для этой зоны характерны доверительность, негромкий голос в общении, тактильный контакт, прикосновения. Исследования показывают, что нарушение интимной зоны влечет определенные изменения в организме: учащение биение сердца, прилив крови к голове и пр. Преждевременное вторжение в интимную зону воспринимается как покушение на неприкосновенность.



Рис. 68.

3. **Социальная зона** (120–400 см) обычно соблюдается во время официальных встреч в кабинетах, преподавательских и других служебных помещениях, как правило, с теми, которых не очень хорошо знают.

4. **Публичная зона** (свыше 400 см) подразумевает общение с большой группой людей – в лекционной аудитории, на митинге и пр.

Людам свойственно защищать границы своего личного пространства. Несанкционированное вторжение незнакомых или малознакомых людей в зону личных границ расценивается как нападение, вызывает протест, возмущение. Необходимость терпеть такое вторжение (общественный транспорт в часы пик) – стресс, недовольство. Именно поэтому люди в транспорте стараются дистанцироваться друг от друга всеми возможными способами – капюшоны, наушники, погружение в смартфоны и т.п.



Рис. 70.

Соответственно, границей служебного общения считается социальная зона – от 120 см. Нарушение этой границы – расценивается как нарушение этикета общения.

В процессе совместной деятельности и общения между людьми возникает контакт, который обусловлен индивидуальными особенностями субъектов, спецификой ситуации, преобладающими стратегиями поведения, возможными противоречиями. Установление такого контакта называется **интеракцией**. Интерактивный аспект общения включает многообразные проблемы взаимодействия людей. В процессе интеракции происходит развитие личности, при этом действия каждого индивида всегда ориентированы на другого и зависят от него. Продуктивность общения во многом определяется совместимостью субъектов.

На эффективность взаимодействия влияют социальные различные качества человека.

Процесс взаимодействия состоит из функциональных единиц взаимодействия (акты, действия).

Действие состоит из пяти

фаз:

- ✓ побуждения к общению и установления контакта (первых стимулов к общению),
- ✓ ориентации и уточнения ситуации (восприятия другого человека, ситуации и информации),
- ✓ непосредственного действия,
- ✓ принятия определенных решений;
- ✓ завершения взаимодействия.



Рис. 71.

Общение можно определить, как социальное взаимодействие между людьми посредством знаковых систем в целях передачи общественного опыта, культурного наследия и организации совместной деятельности. Структура общения состоит из трех взаимосвязанных сторон: коммуникативной, интерактивной и перцептивной.

Коммуникативная сторона общения (или коммуникация в узком смысле слова) состоит в обмене информацией между общающимися индивидами (рис. 72). Во время общения имеет место не просто движение информации, а взаимная передача закодированных сведений между двумя индивидами – субъектами общения (отправителем и получателем). Следовательно, происходит обмен информацией. Но люди при этом не просто обмениваются значениями, они стремятся при этом выработать общий смысл. А это возможно лишь в том случае, если информация не только принята, но и осмыслена. Коммуникативное взаимодействие возможно только в том случае, когда человек, направляющий информацию (отправитель) и человек, принимающий ее (получатель) обладают сходной системой кодификации и декодирования информации. Т.е. «все должны говорить на одном языке».

В условиях человеческой коммуникации могут возникать коммуникативные барьеры (шумы), которые мешают пониманию передаваемой информации. Они носят социальный или психологический характер. Сама по себе исходящая от отправителя информация может быть побудительной (приказ, совет, просьба – рассчитана на то, чтобы стимулировать какое-либо действие) и констатирующей (разъяснение, обсуждение, информирование).

Интерактивная сторона общения заключается в организации взаимодействия между общающимися индивидами и непосредственной их совместной деятельности. Есть два типа взаимодействий – кооперация и конкуренция.

Кооперативное взаимодействие означает координацию сил участников. Такое взаимодействие является необходимым элементом совместной деятельности, порождается самой ее природой. Атрибутами кооперации являются такие процессы, как взаимопомощь участников, их взаимовлияние, их включенность во взаимодействие.

Конкуренция – взаимодействия, так или иначе «расшатывающие» совместную деятельность, представляющие собой определенного рода препятствия для нее. На обыденном уровне чаще всего предлагаются негативные характеристики этого процесса (включающие в себя даже отождествление его с враждой).

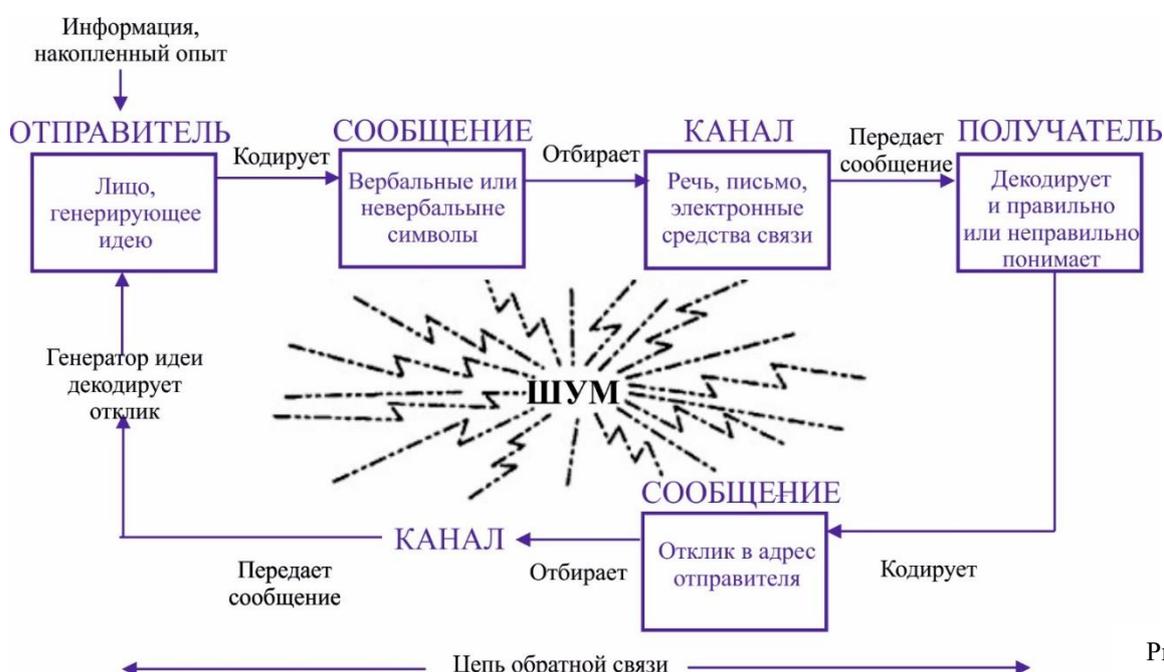


Рис. 72.

Перцептивная сторона общения представляет собой процесс восприятия и понимания людьми друг друга. Перцептивная сторона общения включает в себя процесс формирования образа другого человека, что достигается «прочтением» за физическими характеристиками партнера его психологических свойств и особенностей поведения.

Все три стороны общения тесно переплетаются между собой, органически дополняют друг друга и составляют процесс общения в целом.

Средства общения

Для передача любая информация должна быть соответствующим образом закодирована, т.е. она возможна лишь посредством использования знаковых систем (рис. 73).

Самое простое деление коммуникации – на вербальную (речевую) и невербальную (неречевую), использующие разные знаковые системы.



Рис. 73.

1. *Неречевые средства общения*

- **Визуальные (зрительные) средства общения:**
 - кинесика – движения рук, ног, головы, туловища;
 - направление взгляда и визуальный контакт;
 - выражение глаз;
 - выражение лица;
 - поза;
 - кожные реакции (покраснение, появление пота);
 - дистанция (расстояние до собеседника, угол поворота к нему);
 - вспомогательные средства общения, в том числе особенности телосложения (половые, возрастные) и средства их преобразования (одежда, косметика, очки, украшения, татуировка, усы, борода, сигарета и т.п.);
- **Акустические (звуковые) средства общения:**
 - паралингвистические, т.е. связанные с речью (интонация, громкость, тембр, тон, ритм, высота звука, речевые паузы и их локализация в тексте);
 - экстралингвистические, т.е. не связанные с речью (смех, плач, кашель, вздохи, скрежет зубов, шмыганье носом и т.п.).
- **Тактильно-кинестетические (связанные с прикосновением) средства общения:**
 - физическое воздействие (ведение слепого за руку, контактный танец и др.);
 - такесика (пожатие руки, хлопанье по плечу).
- **Ольфакторные средства общения:**
 - приятные и неприятные запахи окружающей среды;
 - естественный и искусственный запахи человека и др.

2. *Речевые средства*

Язык – это система условных символов, с помощью которых передаются сочетания звуков, имеющие для людей определенные значение и смысл.

Речь – это совокупность произносимых или воспринимаемых звуков, которые имеют тот же смысл и то же значение, что и соответствующая им система письменных знаков.

Отличия языка от речи:

- Язык един для всех людей, пользующихся им, речь – индивидуальна.
- В речи выражается психология отдельно взятого человека или общности людей, для которых данные особенности речи характерны; язык отражает в себе психологию народа, для которого он является родным, причем не только ныне живущих людей, но и предшествующих поколений.
- Речь без усвоения языка невозможна, в то время как язык может существовать и развиваться относительно независимо от человека, по законам, не связанным ни с его психологией, ни с его поведением.

Речь выполняет ряд функций:

- ✓ выражает индивидуальное своеобразие психологии человека;
- ✓ выступает носителем информации, памяти и сознания;
- ✓ является средством мышления;
- ✓ выступает регулятором человеческого общения и собственного поведения;
- ✓ является средством управления поведением других людей.

Различают следующие виды речи: устную, внутреннюю и письменную.

Устная речь представляет собой общение при помощи языковых средств, воспринимаемых на слух. Она подразделяется на монологическую и диалогическую.

Монологическая речь — развернутая речь человека, обращенная к другим людям. Это речь оратора, лектора, докладчика или любого другого человека, передающего какую-либо информацию.

Диалогическая или разговорная речь представляет собой попеременный обмен репликами или развернутыми прениями двух или более людей.

Внутренняя речь — беззвучная, скрытая речь про себя и для себя, возникающая в процессе мышления. Внутренняя речь, происходящая из внешней, специально приспособлена к выполнению мыслительных операций и действий в уме. Посредством внутренней речи



происходит переработка образов восприятия, их осознание и классификация в определенной системе понятий. Внутренняя речь кодирует образы реального мира символизирующими их знаками и выступает как средство мышления. Именно здесь наиболее ярко проявляется знаковая функция речи. Кроме того, внутренняя речь выполняет планирующую и контролирующую функцию. Так, внутренняя речь является начальным моментом речевого высказывания, его программированием перед реализацией, средством рефлексивных действий, позволяющих строить самоустановки при общении с другими людьми и при осуществлении самоанализа, самооценки и осознания своего самосознания. Именно поэтому, хотя внутренняя речь — это речь про себя и для себя, она также используется при общении человека с человеком.

Письменная речь представляет собой разновидность монологической речи, но в отличие от монолога строится при помощи письменных знаков. Письменная речь отличается от устной не только тем, что использует письменные знаки, но и тем, что имеет особенности в языковой организации. Если в устной речи для смыслового выражения отношения к тому, о чем говорят, используют интонацию, то в письменной речи те же функции выполняют лексика (выбор сочетаний слов), грамматика и знаки препинания. В письменной речи имеются синтаксические конструкции и стили, особая композиционная структура.

Культура общения

Люди постоянно с кем-то контактируют и разговаривают, начиная от коллег, заканчивая родственниками по приезду домой после работы, именно поэтому и стали различать уровни общения. Всего их семь, и каждый отражает определенное направление разговора. Одну из классификаций предложил психиатр и писатель А. Б. Добрович. В основе выступает этическая сторона общения и «этическая безупречность» собеседников, т.е. своего рода «культура общения».

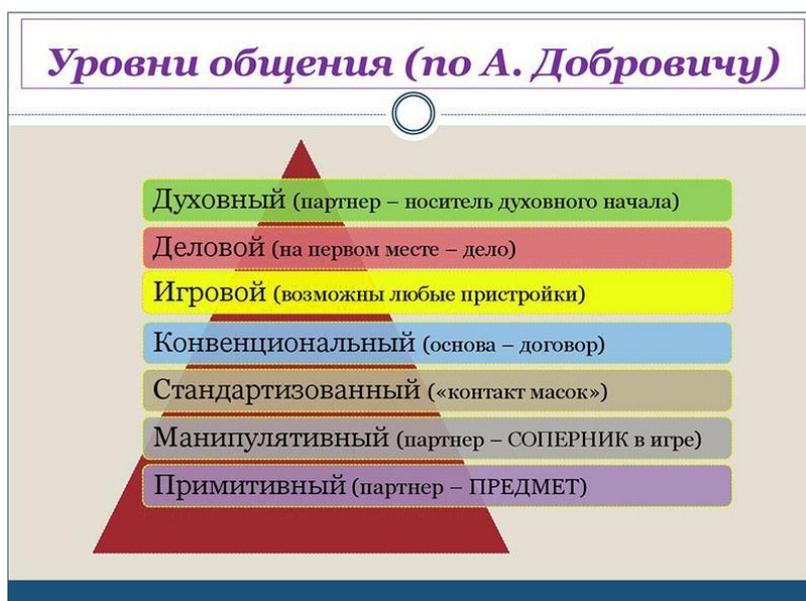


Рис. 74.

- **Примитивный.** Самый простой тип общения. Собеседник рассматривается в качестве предмета, а не личности. Диалог строится, не заботясь о понимании со стороны партнера. Человек не обращает внимания на окружающих и больше говорит, чем слушает, постоянно перебивая.

- **Манипулятивный.** В этом случае собеседник выступает в качестве средства для достижения цели. Человек, использующий манипулятивный стиль общения, ставит меркантильность превыше всего и все его слова имеют одну цель — заставить партнера принести ему выгоду, материальную или психическую. Этим уровнем часто пользуются менеджеры по продажам.

- **Стандартизованный.** Также известен как «уровень масок». В этом случае при беседе не участвуют настоящие личности, каждый использует «маску», исполняя задуманную роль. Из-за этого не может возникнуть полноценное общение, а после беседы остается чувство искусственности и равнодушия. Происходит это из-за того, что при встрече партнера, надевшего «маску», человек тоже надевает ее, пусть и неосознанно.

- **Конвенциональный.** Оба собеседника желают общаться и делают это на равных. Это



полноценный, цивилизованный уровень общения. Распространен в деловой сфере, используется между знакомыми и родственниками.

- **Игровой.** Характерен только для родственников или близких друзей. Важное значение приобретает чувство юмора и импровизации. Общение происходит с оттенком несерьезности, неформальности.

- **Деловой.** На этом уровне собеседники не обращают внимания на личность партнера, его внешний вид или характер. Цель здесь одна — общее дело или проблема, которую надо решить. Несмотря на особенности этого уровня общения, помимо результатов работы люди могут выносить различные чувства антипатии или симпатии, несмотря на работу на надличностном уровне.

- **Духовный.** Высший уровень общения, доступный только очень близким людям. Отличается полным раскрытием своего «Я», а также готовностью принять «Я» собеседника. Такие люди могут долго общаться тихим и размеренным тоном, даже заканчивать друг за другом предложения, своеобразно «сливаясь» с собеседником, но не теряя собственную идентичность.

Типология пассажиров по типам нервной системы

Темперамент (тип нервной системы) – это индивидуальное свойство человека, которое в наибольшей мере зависит от его врожденных, природных психофизиологических качеств и слабо подвержен изменениям под воздействием окружения и воспитания.

Конкретные проявления типа темперамента многообразны. Они не только заметны во внешней манере поведения, в познавательной деятельности, сфере чувств, побуждениях и действиях человека, умственной работе, особенностях речи и т. п.

Свойства темперамента:

- **сила** – способность долго сохранять высокий уровень работоспособности, быстро восстанавливаться, не реагировать на слабые раздражители;

- **уравновешенность** – способность оставаться спокойным, легко подавлять свои неадекватные желания;

- **подвижность** – способность быстро реагировать на изменения ситуации, легко приобретать новые навыки.

1. Холерик – сильный, неуравновешенный, с преобладанием возбуждения («безудержный»).

Признаки: быстрота движений и действий, порывистость, возбудимость; психические процессы протекают быстро, интенсивно; неуравновешенность, слабые усидчивость и терпение; преобладание возбуждения над торможением (резкость, вспыльчивость, раздражимость, эмоциональная несдержанность)



Рис. 75.

2. Флегматик – сильный, уравновешенный, инертный тип («спокойный»).

Признаки: медлителен, спокоен, нетороплив; в деятельности основателен, продуман, упорен; склонен к порядку, привычной обстановке, не любит перемен; психические процессы протекают замедленно; эмоционально уравновешен и стабилен; в отношениях с людьми ровен, спокоен, в меру общителен.



Рис. 76.

Меланхолик - слабый тип («слабый»).

Признаки: психические процессы протекают замедленно; с трудом реагируют на сильные раздражители; быстро утомляются; сильные, глубокие, длительные эмоциональные состояния; легкоуязвимые, тяжело переносят обиды, огорчения; склонны к замкнутости, избегают общения с малознакомыми людьми; часто отличаются мягкостью, тактичностью, деликатностью, чуткостью.



Рис. 77.

3. Сангвник - сильный, уравновешенный, подвижный («живой»).

Признаки: живой, любознательный, подвижный (но без резких, порывистых движений); веселый и жизнерадостный; эмоционально чувствителен, но чувства у него обычно не сильны и не глубоки; быстро забывает обиды, сравнительно легко переживает неудачи; общителен, легко устанавливает контакты.



Рис. 78.

3.3. Принципы работы с пассажиром в конфликтных ситуациях

Конфликт – один из вариантов взаимодействия. А так, как взаимодействие невозможно без общения, то конфликт – это один из вариантов общения. *Под конфликтом понимается наиболее острый способ разрешения значимых противоречий, возникающих в процессе взаимодействия и обычно сопровождающийся негативными эмоциями.*

Термин «конфликт» происходит от латинского слова «conflictus», означающего «столкнувшийся».

Как правило, содержание понятия конфликта раскрывается через следующие значения.

1. Состояние открытой, часто затяжной борьбы; сражение или война.
2. Состояние дисгармонии в отношениях между людьми, идеями или интересами; столкновение противоположностей.
3. Психическая борьба, возникающая как результат одновременного функционирования взаимно исключающих импульсов, желаний или тенденций.

4. Противостояние характеров или сил в литературном или сценическом произведении, в особенности главная оппозиция, на которой строится взаимодействие.

К этому можно добавить еще одно значение: эмоциональное напряжение (волнение, беспокойство), возникающее в результате столкновения противоположных импульсов или неспособности согласовать, примирить внутренние импульсы с реальностью или моральными ограничениями.

В чем причина возникновения этих противоречий и конфликтных ситуаций в целом?

Причины конфликтов условно делят на две группы: глобальные причины и местные причины.

К глобальным причинам относятся: культурные особенности; гендерные различия; социальный статус.

К местным причинам относятся: стремление к превосходству (выражается как снисходительное отношение, хвастовство, категоричность, навязывание своих советов); проявление агрессии; проявление эгоизма.



Рис. 79.

Конфликт, как правило, протекает примерно по такой схеме.

Стадии конфликта:

$$K=KC+I$$

1. Возникновение конфликтной ситуации – что – то, что спровоцировало конфликт.

2. Осознание конфликта обеими сторонами.
3. Проявление конфликтного поведения – выражается в виде претензий.
4. Углубление конфликта – происходит, если ни одна из сторон не хочет уступить.
5. Разрешение конфликта – перевод конфликта в режим конструктивного.

К конфликту приводит наличие инцидента.

Инцидент – столкновение, которое служит «детонатором» конфликта, поводом для перехода его субъектов к открытым конфликтным действиям. Иницирует инцидент конфликтоген: слово, действие, эмоция, мысль, воспоминание и т.д., т.е. все то, что является информацией в первом блоке принятия решения.

Самое простое определение конфликта следующее: **Конфликт (K) – это конфликтная ситуация (KC), плюс инцидент (I).**

Согласно этой формуле, чтобы разрешить конфликт, необходимо:

- Погасить инцидент.
- Устранить конфликтную ситуацию.

Здесь уместна метафора «дерево». Конфликтная ситуациям – это корни, инцидент – это ствол и ветви.

Если убрать только ствол, то из корней вырастет новое дерево, и возникнет новый конфликт.

Из формулы хорошо видно правило, что «на эмоциях» конфликт не разрешить. Если Вы хотите (имеете цель) погасить конфликт, то не нужно вторгаться в личное пространство Вашего коммуникативного партнера.

Если Вы видите, что в динамике конфликта эмоциональное напряжение возрастает, будьте уверены конфликт – разгорается.

Формула иллюстрирует и нереалистичные конфликты, т.е. конфликты, не имеющие предмета. Когда присутствует только инцидент.

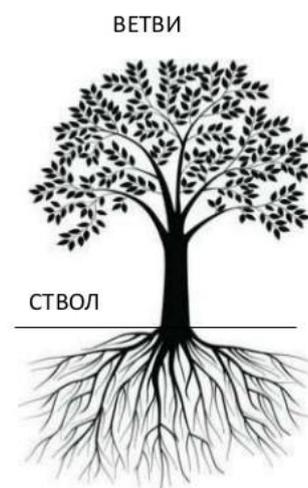


Рис. 80.



Рис. 81.

Метафора «дерево» позволяет проще понять «скрытый конфликт», когда присутствуют только корни. Но инцидент уже готов «прорасти», и это только вопрос времени. Воздействуя на элементы конфликтной ситуации, управляя ими, можно управлять конфликтом.

Для цели завершения конфликта, после снятия инцидента, необходимо «изымать» элементы конфликтной ситуации.

Например:

Противоположные цели – можно поискать общие цели (в диалоге с нарушителем, Вы и он не хотите терять драгоценное время на пустые споры).

Недостаток ресурсов – некоторые ресурсы можно получить из других источников, некоторые заменить, от некоторых отказаться.

Выраженная борьба – без выраженной борьбы конфликт существует только в голове одной из сторон.

Вмешательство в жизнь – затрагивает ли конфликтное взаимодействие Ваши глубинные психологические пласты, личные ценности, людей и предметы, которые Вы включили в свое «Я».

Иногда угроза – только воспринимаемая, иногда Ваше эмоциональное, непрофессиональное поведение на рабочем месте является целью манипулятора. Зачем ему помогать?

Подпитка – этот элемент находится в зоне нашего влияния. В ответ на полученный конфликтоген, я могу ответить более мощным конфликтогеном. А могу сдержаться.

Неподготовленные люди обычно попадают в ситуацию эскалации конфликтогенов, описанную выше. В ответ получают все более и более значимые конфликтогены.

С точки зрения динамической модели конфликта, развитие конфликта идет по деструктивному пути.

Какие же способы поведения в конфликтной ситуации существуют? Большинство психологов, социологов, конфликтологов принимают идею Томаса и Килмена, что в конфликте можно выделить по крайней мере пять тактик поведения:

✓ **Соперничество** – стратегия поведения, направленная на достижение исключительно своих целей, в ущерб интересам другого.

✓ **Компромисс** – стратегия разрешения конфликта путём взаимных уступок, частичного удовлетворения интересов сторон.

✓ **Сотрудничество** – стратегия поведения, предполагающая решение конфликта с максимальной выгодой для обеих сторон конфликта.

✓ **Избегание** – уход от конфликта, отказ от решения возникшей проблемной ситуации.

✓ **Приспособление** – отказ от своих интересов в пользу оппонента.

В обычной жизни все перечисленные стратегии поведения одинаково применимы, у каждой есть свои плюсы и свои минусы. Однако в сфере клиентского обслуживания рекомендуется пользоваться тремя: **сотрудничество, компромисс и приспособление.**



Рис. 82.

Работник должен прилагать усилия для того, чтобы не создавать конфликтных ситуаций с пассажиром, а при их возникновении максимально способствовать их разрешению.

Чтобы избежать конфликтной ситуации, необходимо следовать следующим правилам:

1. В Ваших словах и действиях никогда не должно быть ничего, способного спровоцировать конфликт:

- Любая характеристика внешности человека.
- Переход на личности.
- Слишком позитивное выражение чувств, или наоборот, слишком негативное.
- Повышение тона голоса при общении.
- Если говорите параллельно с пассажиром.
- Оценочность суждений и прочее.

2. Никогда не отвечайте грубостью на грубость.

3. Всегда ставьте себя на место собеседника.

Все же, если конфликт возник, действуйте следующим образом:

1. Возьмите себя в руки, установите контроль над своими эмоциями.

2. Постарайтесь понять истинные причины конфликта – для этого необходимо внимательно следить за пассажиром, его словами, поведением и состоянием.

3. Подавите инстинктивное желание доказать свою правоту и «поставить на место» пассажира любой ценой, если считаете, что он ошибается.

4. Предложите компромиссное решение, или просто уйдите от конфликта.

5. Не сосредотачивайтесь излишне на собственной защите – это мешает следить за поведением и мыслями пассажира и изменениями обстановки.

6. Старайтесь сохранять спокойствие, демонстрируйте пассажиру позитивный подход и эмоции, желание разрешить конфликт.

7. Держите инициативу в своих руках, направляйте разговор в нужное Вам русло; стремитесь удержать конфликт в рамках социальных ролей – «пассажир – работник метрополитена» и не переходите на личности, будьте сдержаны.

Среди пассажиров есть часть потенциально конфликтных. В связи с этим, обратите внимание на способы взаимодействия с ними.

Типы конфликтных личностей пассажиров:

1. «Сверхточные».

– Имеют завышенные требования к сотрудникам, с которыми общаются, считают, что они «знают, как надо». Могут критиковать Вас.

– Но не любят ответной критики, или прояснения причин, по которым они, возможно, могут быть не правы.

В общении с ними: Постарайтесь по возможности, не оппонировать тому, что покажется вам не уместным, или не верным, выслушайте их, сделайте, как они хотят, если это возможно, если нет – укажите причину (в основном ссылка на нормативный документ).

2. «Беспокойные».

– Мнительны.

– Подозрительны.

– Тревожны (тревога может перерасти в агрессию).

– Переживающие по какому-то поводу.

В общении с ними: Не забывайте искренне улыбаться, дружеское расположение будет профилактикой их тревожности, по возможности, не затягивайте с ними общение, остановитесь на самых важных моментах.

3. «Демонстративные».

– Любят привлекать к себе внимание, общительны.

– Для них конфликт – это способ привлечь внимание к себе, важен сам процесс, а не результат.

В общении с ними: Дайте ему возможность высказать свое мнение, но не вовлекайтесь в диалог, т.к. это затянет общение с пассажиром. Помните, что разговор может затянуться,



если пассажир почувствует, что вы эмоционально реагируете на его слова

4. «Воинственные».

- Агрессивно настроенные.
- Не уважающие окружающих.
- Нарушающие общественный порядок.
- Не предсказуемые.
- Громко выражающие свои мысли.

В общении с ними: Обращайтесь к ним строго на «Вы», по возможности, дайте им возможность выплеснуть эмоции (хочет кричать, пускай кричит), не повышайте тона голоса, когда с ними общаетесь, не говорите параллельно с пассажирами, будьте корректными в высказываниях, контролируйте свои эмоции.

Помните! При угрозе вашей жизни, или здоровью, Ваша задача привлечь сотрудников полиции!

5. «Правдоискатели».

- В Ваших действиях усматривают личное оскорбление.
- Часто жалуются.
- Считают, что им «все всё должны».
- Требуют к себе особого внимания.

В общении с ними: Уделите им максимум внимания, сошлитесь в общении на нормативную документацию, не пытайтесь отстаивать свою позицию, внимательно их выслушайте, не соглашаясь, но и не доказывая свою правоту

Общие правила действий при конфликтных ситуациях с пассажирами

Вы должны прилагать усилия для того, чтобы не создавать конфликтных ситуаций с пассажирами, а при их возникновении по не зависящим от вас причинам максимально способствовать их разрешению. Для исключения конфликтных ситуаций вы должны стремиться действовать в интересах пассажира, распознавать ситуации, когда может возникнуть конфликт, и избегать их.

Вам следует проявлять терпимость к фактам некорректного обращения пассажиров, стремясь обеспечить открытость и ясность своих намерений и действий. Если конфликт все же возник, необходимо увести пассажира от вопроса: «Кто виноват?» к вопросу: «Что делать?».

В общении с пассажиром вы не должны выступать лично от своего имени, вы являетесь представителем компании-перевозчика. Это ставит вас в рамки должностных инструкций и остальных руководящих документов, и вы можете указать на это пассажиру. В случае возникновения конфликтной ситуации, которую нельзя решить силами водителя, сообщите о происшествии диспетчеру ЕДЦ. Покидать кабину в ходе конфликта категорически запрещается! При необходимости принесите извинения пассажиру, но не от своего имени, а от лица компании, которую вы представляете: «Извините за эту ситуацию» или «Приносим извинения за доставленные неудобства» и т.п.

Вы должны сохранять внутреннее спокойствие и управлять конфликтом. Не допускайте того, чтобы проблемная ситуация перешла в личный конфликт между водителем и пассажиром.

Для окончательного перевода конфликта в мирное русло необходимо закончить разговор позитивно. Уточните, удовлетворен ли пассажир полученными разъяснениями и вашими действиями. Попрощайтесь и пожелайте хорошего пути. Если пассажир спрашивает ваши ФИО – вы обязаны ему их сообщить.

Порядок действий при обращении пассажира с проблемой или жалобой

Шаг 1. Выслушать	На данном этапе необходимо выслушать пассажира до конца, дать ему донести свою позицию, выговориться. Каждому пассажиру важно быть услышанным.
Шаг 2. Условное согласие	Теперь вы должны дать понять пассажиру, что не остались равнодушны к нему и его проблеме, вы заинтересованы в том, чтобы помочь с ее разрешением. Рекомендуется использовать следующие выражения: «Да, я Вас понимаю ...». «Да, Вы правы и ...».



	<i>«Я готов согласиться с тем, что...».</i>
Шаг 3. Уточняющие вопросы	Этот шаг можно пропустить, если ситуация ясна. Если нет, рекомендуется использовать следующие фразы и выражения: <i>«Давайте уточним, правильно ли я понял? Вы имели в виду...?».</i> <i>«Прошу прощения, повторите, пожалуйста».</i> <i>«Вас не затруднит повторить...».</i> <i>«Не уверен, что уловил Вашу мысль. Не могли бы Вы привести пример или повторить ...?».</i>
Шаг 4. Апелляция к источнику	Если ситуация позволяет сослаться на нормативные документы, обязательно сделайте это: <i>«Это указано в «Правилах пользования наземным городским транспортом» вы можете найти их на нашем сайте»</i>
Шаг 5. Выход. Предложение альтернативы	Когда пассажир начнет разговаривать конструктивно, можно начинать поиск альтернативного, устраивающего обе стороны выхода. Важно не просто известить его о своих предполагаемых действиях, но и дать ему варианты решения проблемы, чтобы пассажир мог выбрать для себя наиболее подходящий.
Шаг 6. Завершение диалога.	На данном шаге следует пожелать пассажиру счастливого пути. Рекомендованные фразы: <i>«Я рад, что мы с Вами пришли к согласию. До свидания, счастливого пути».</i> <i>«Благодарю за совет. Будем делать все возможное, чтобы Вы были довольны обслуживанием»</i>

При взаимодействии с негативно настроенным пассажиром или в ситуации, которая потенциально может перерасти в конфликтную, **водитель НЕ ДОЛЖЕН:**

- *Брать на себя обучение пассажиров хорошим манерам.*
- *Обращаться к пассажиру снисходительным или высокомерным тоном.*
- *Принимать негативные эмоции пассажира как личное оскорбление и отвечать с личной позиции.*
- *Повышать голос, использовать оскорбительные слова и выражения.*
- *Использовать аргумент: «Пассажиров много, а я одна».*
- *Перебивать, спорить, оскорблять и обвинять пассажира.*

Для выстраивания линии разговора с пассажиром целесообразно вначале диалога задавать **открытые вопросы** – те, которые предполагают полный развернутый ответ, пожелания собеседника или его запрос. Например: «Чем могу помочь?», «Что я вам могу подсказать?».

Когда позиция собеседника или его потребности станут понятными – переходите к **альтернативным вопросам**, предлагая ему два и более варианта решения проблемы или варианта действий. Например, «Как вам было бы удобнее поступить?? Или?» Вас больше устроит? Или?», «Я могу предложить вам или..... Какой вариант вас больше устроит?».

Завершение беседы можно сопроводить **закрытыми вопросами** – предполагающими ответ «да» или «нет». Например, «Вас все устроило?».

Получается своеобразная «воронка вопросов», сводящая диалог к конструктивной беседе: выявлению проблемы, согласованию способа решения вопроса и подтверждению, что этот способ устраивает и проблема устранена.

4. Организация и выполнение пассажирских перевозок автомобильным транспортом

4.1. Нормативное правовое обеспечение пассажирских перевозок

Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками осуществляются на правовой основе, формируемой Конституцией РФ, федеральными законами (ФЗ), законами субъектов Российской Федерации и подзаконными нормативными актами.

Правовые акты устанавливают ряд важных требований и ограничений, которые следует учитывать при организации перевозок пассажиров.

Участниками транспортных отношений, возникающих при осуществлении пассажирских автомобильных перевозок, являются:

- **пассажиры** – физические лица, осуществляющие поездки в подвижном составе;
- **перевозчики (транспортные операторы)** – организации и индивидуальные предприниматели без образования юридического лица, осуществляющие перевозочный процесс; органы государственного и муниципального управления, осуществляющие функции по регулированию деятельности перевозчиков в соответствии с действующим законодательством;
- **прочие** – дорожные службы, предприятия сервиса, страховщики, органы по сертификации услуг и др.

Имущественные отношения участников перевозок регулируются гражданским законодательством. Гражданским кодексом Российской Федерации (далее – ГК РФ) предусмотрена обязанность перевозчика произвести Государственную регистрацию своей деятельности в качестве юридического лица или индивидуального предпринимателя без образования юридического лица. После этого перевозчик в соответствии с Законом РФ «О сертификации продукции и услуг» от 10.06.93 № 5151-1, Федеральными законами «О защите прав потребителей» от 07.02.92 № 2300-1 и «О безопасности дорожного движения» от 10.12.95 № 196-ФЗ должен получить обязательный сертификат соответствия на услуги по перевозке пассажиров автомобильным транспортом и лицензию на перевозки пассажиров в соответствии с Федеральными законами «О лицензировании отдельных видов деятельности» от 08.08.01 № 128-ФЗ и «О безопасности дорожного движения» от 10.12.95 № 196-ФЗ. Для перевозок в международном сообщении требуется разрешение на международные перевозки пассажиров в соответствии с Федеральным законом «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» от 24.07.98 № 127-ФЗ.

Перевозки пассажиров автомобильным транспортом могут быть как коммерческими, так и некоммерческими. По отношению к кругу пользователей коммерческие перевозки пассажиров и багажа подразделяют на перевозки транспортом общего пользования и технологические перевозки (перевозки транспортом не общего пользования).

Коммерческие перевозки пассажиров и багажа осуществляются на основании договора перевозки пассажира (ст. 786 ГК РФ). Такой договор удостоверяется билетом, а сдача багажа – багажной квитанцией. По договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а при сдаче багажа также доставить багаж и выдать его уполномоченному лицу. Пассажир обязуется уплатить установленную проездную плату. Пассажирам ряда категорий действующим законодательством предоставлены льготы в оплате проезда. Но это не означает, что права «льготников» на получение услуги по перевозке отличны от права платных пассажиров. Дело в том, что перевозки пассажиров льготных категорий осуществляются также на основании возмездного договора, поскольку перевозчик за оказанные услуги получает выплаты из бюджетных средств на основании ст. 790 ГК РФ.

Перевозка пассажиров и багажа транспортом общего пользования согласно ст. 789 ГК РФ признается таковой, если из закона иных правовых актов или лицензии на перевозки вытекает, что перевозчик обязан осуществлять обслуживание по обращению любого гражданина или юридического лица на условиях публичного договора (ст. 426 ГК РФ). Основные признаки перевозки пассажиров транспортом общего пользования: наличествует публичный договор перевозки; перевозчик не может выбирать пассажиров и должен обслуживать каждого обратившегося за услугой, отказ в обслуживании при возможности оказания услуги по перевозке не допускается; правила перевозки и тарифы устанавливаются заранее. Типовые условия публичного договора перевозки могут быть установлены Правительством РФ. Классическим примером перевозок пассажиров транспортом общего пользования является городской автобусный транспорт.

Технологические перевозки осуществляются перевозчиком в целях удовлетворения потребностей своего производственной: процесса и без заключения договора перевозки с пассажирами Плата с пассажиров в этом случае не взимается. Контингент пассажиров



определяется самим перевозчиком. Примером таких перевозок является доставка доярок на ферму автобусом сельскохозяйственного предприятия без взимания проездной платы. Однако, перевозка ветеранов на юбилейное мероприятие, оплачиваемая спонсором, должна быть отнесена к коммерческим перевозкам (имеется договор спонсора с перевозчиком в пользу пассажиров-ветеранов).

Важной частью гражданского законодательства является защита прав потребителей. Федеральным законом «О защите прав потребителей» от 07.02.92 № 2300-1 потребителем признается гражданин, имеющий намерение заказать или приобрести либо заказывающий, приобретающий или использующий товары (работы, услуги) исключительно для личных (бытовых) нужд, не связанных с извлечением прибыли. Понятия «пассажир» и «потребитель» не совпадают. К пассажирам относятся только те потребители транспортных услуг, которые следуют в подвижном составе. Но лица, покупающие в кассе предварительной продажи автовокзала билеты на автобус, являясь потребителями транспортных услуг, не относятся к числу пассажиров. С другой стороны, не все пассажиры относятся к потребителям транспортных услуг (например, находящиеся в пути командированные работники различных организаций). Не являются потребителями транспортных услуг и пассажиры, перевозимые в порядке осуществления технологических и бытовых перевозок.

Согласно ст. 1079 ГК РФ транспортная деятельность связана с эксплуатацией источников повышенной опасности: подвижного состава, высокого напряжения в контактной сети городского электротранспорта и т.д. Организатор перевозок должен учитывать это обстоятельство в связи с возложением на перевозчика обязанности возмещать ущерб, причиненный источником повышенной опасности различным лицам, в том числе и пассажирам.

Обязательные требования к организации перевозок пассажиров автомобильным транспортом установлены рядом нормативных актов.

Общие требования приведены в Уставе автомобильного транспорта РСФСР (УАТ). Однако данный документ был введен в действие еще в 1969 г. и вскоре должен быть заменен новым нормативным актом.

4.1.1. Договор перевозки пассажира

Договор перевозки пассажира (статья 786 ГК РФ).

1. По договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа и за провоз багажа.

2. Заключение договора перевозки пассажира удостоверяется билетом, а сдача пассажиром багажа багажной квитанцией.

Формы билета и багажной квитанции устанавливаются в порядке, предусмотренном транспортными уставами, кодексами и иными законами.

3. Пассажир имеет право в порядке, предусмотренном соответствующим транспортным уставом, кодексом или иным законом:

- перевозить с собой детей бесплатно или на иных льготных условиях;
- провозить с собой бесплатно ручную кладь в пределах установленных норм;
- сдавать к перевозке багаж за плату по тарифу.

4.1.2. Договор фрахтования

Договор фрахтования является разновидностью договора перевозки и регламентируется главой 40 ГК РФ.

В соответствии со статьей 787 ГК РФ по договору фрахтования (чартер) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров и багажа. Порядок заключения договора фрахтования, а также форма указанного договора устанавливаются транспортными уставами и кодексами.

Согласно Правилам перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (утв. Постановлением Правительства Российской Федерации от 14.02.2009 № 112) перевозка пассажиров и багажа по заказу

осуществляется транспортным средством, предоставляемым на основании договора фрахтования, условия которого определяются соглашением сторон в соответствии со статьей 27 Устава автомобильного и городского наземного электрического транспорта (далее – Устав) (Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ) .

Согласно статье 27 Устава договор фрахтования подлежит заключению в письменной форме и должен включать в себя:

- ✓ сведения о фрахтовщике и фрахтователе;
- ✓ тип предоставляемого транспортного средства (при необходимости – количество транспортных средств);
- ✓ маршрут и место подачи транспортного средства;
- ✓ определенный или неопределенный круг лиц, для перевозки которых предоставляется транспортное средство;
- ✓ сроки выполнения перевозки;
- ✓ размер платы за пользование транспортным средством;
- ✓ порядок допуска пассажиров для посадки в транспортное средство, установленный с учетом требований, предусмотренных правилами перевозок пассажиров (в случае, если транспортное средство предоставляется для перевозки определенного круга лиц).

Согласно части 3 ст. 27 Устава договор фрахтования может включать в себя иные не указанные в части 2 названной статьи условия.

В случае если договором фрахтования, указанным в части 1 статьи 27 Устава, предусматривается предоставление транспортных средств для перевозки неопределенного круга лиц, взимание платы с указанных лиц не допускается.

4.1.3. Прямое смешанное сообщение

Автомобильный транспорт общего пользования осуществляет перевозки грузов, пассажиров и багажа в тесном взаимодействии с другими видами транспорта: железнодорожным, морским, речным и воздушным, организуя систему прямых смешанных сообщений: автомобильно-железнодорожных, автомобильно-водных, автомобильно-водно-железнодорожных, автомобильно-воздушных и других сообщений.

Перевозка в прямом смешанном сообщении производится по единому транспортному документу, составленному на весь путь следования.

4.1.4. Ответственность за нарушение обязательств по перевозке

1. ГК РФ установлены правила об ответственности за неподачу транспортных средств и отправителя за неиспользование поданных транспортных средств (ст. 794 ГК РФ), за задержку отправления пассажира (ст. 795 ГК РФ), за утрату, недостачу и повреждение (порчу) груза или багажа (ст. 796 ГК РФ). Правила об ответственности за нарушение обязательств по перевозке также установлены главой VII УЖТ РФ, ст. 186–196 и § 8 гл. 8 Кодекса торгового мореплавания РФ (далее – КТМ РФ), главой 6 Устава автомобильного и городского наземного электрического транспорта (далее – УАТиГНЭТ), главой XV Кодекса внутреннего водного транспорта РФ (далее – КВВТ РФ), глава XVII Воздушного кодекса РФ (далее – ВЗК РФ). Кроме того, исходя из принципа свободы договора, стороны в своем соглашении могут предусмотреть иную ответственность.

Транспортные уставы и кодексы устанавливают ответственность пассажира за искажение наименования багажа, а также сведений о свойствах багажа, при перевозке которого требуются особые меры предосторожности. Так, на железнодорожном транспорте в этом случае пассажир уплачивает штраф в размере двукратной стоимости платы за перевозку багажа, грузобагажа (ст. 111 Устава железнодорожного транспорта РФ (далее – УЖТ РФ)). Пассажир несет ответственность за полную или частичную утрату, повреждение (порчу) им имущества железнодорожного транспорта, в том числе предоставленного ему в пользование в процессе перевозки. За такое правонарушение с пассажира взимается стоимость утраченного или поврежденного (испорченного) имущества в порядке, установленном законодательством РФ (ст. 112 УЖТ РФ).

2. В договоре может быть предусмотрена повышенная ответственность перевозчика по сравнению с ответственностью, установленной ГК РФ, транспортными уставами и кодексами и



иными законами (ст. 123 ВЗК РФ). Исключения представляют случаи, предусмотренные транспортными уставами и кодексами. Так, ст. 175 КТМ РФ допускает, что при перевозке определенного груза, если род, вид и состояние груза, сроки перевозки груза, а также условия, при которых должна осуществляться перевозка груза, оправдывают заключение особого соглашения, перевозчик вправе заключать соглашение об освобождении его от ответственности или уменьшении пределов его ответственности:

- с момента принятия груза до его погрузки на судно и после выгрузки груза до его сдачи;
- если не выдается коносамент и согласованные условия перевозки груза включены в документ, который не является товарораспорядительным документом и содержит отметку об этом.

Не согласуются с требованиями ГК РФ правила, установленные ст. 37 УАТиГНЭТ, 114 УЖТ РФ и 122 КВВТ РФ, которые распространяют данные ограничения не только на перевозчиков, но и на грузоотправителей и грузополучателей. Поскольку приведенные нормы противоречат требованиям ГК РФ, то при их применении следует руководствоваться ГК РФ, поскольку он пользуется приоритетом перед транспортными уставами и кодексами.

Повышение пределов ответственности перевозчика на основании договора о перевозке пассажиров на практике труднореализуемо, поскольку в подавляющем большинстве случаев данное соглашение является договором присоединения и оформляется проездным билетом, представляющим собой стандартизированный документ.

4.1.5. Государственный надзор в области автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта

1. Государственный надзор в области автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта осуществляется уполномоченным федеральным органом исполнительной власти (далее – орган государственного надзора) при осуществлении им федерального государственного транспортного надзора.

2. К отношениям, связанным с осуществлением государственного надзора в области автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, организацией и проведением проверок юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, применяются положения Федерального закона от 26 декабря 2008 года № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» с учетом особенностей организации и проведения проверок, установленных частями 3–7 статьи 3.1. УАТиГНЭТ .

3. Предметом проверки является соблюдение юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем при осуществлении своей деятельности требований (за исключением лицензионных требований в области автомобильного транспорта), установленных УАТиГНЭТ, другими Федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации в области автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта (далее – обязательные требования). При осуществлении государственного надзора в области автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта плановые проверки в отношении видов деятельности, подлежащих лицензированию, не проводятся.

4. Основаниями для проведения внеплановой проверки в отношении видов деятельности, не подлежащих лицензированию, являются:

1) поступление в орган государственного надзора обращений и заявлений граждан, в том числе индивидуальных предпринимателей, юридических лиц, информации от органов государственной власти (должностных лиц органа государственного надзора), органов местного самоуправления, через средства массовой информации о фактах дорожно-транспортных происшествий, произошедших по вине перевозчика, с причинением вреда жизни, здоровью граждан, вреда животным, растениям, окружающей среде;

2) наличие приказа (распоряжения) руководителя (заместителя руководителя) органа государственного надзора о проведении внеплановой проверки, изданного в соответствии с поручением Президента Российской Федерации или Правительства Российской Федерации либо на основании требования прокурора о проведении внеплановой проверки в рамках надзора за исполнением законов по поступившим в органы прокуратуры материалам и обращениям.



3) истечение срока исполнения юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем ранее выданного предписания об устранении выявленного нарушения обязательных требований.

5. Предварительное уведомление юридического лица, индивидуального предпринимателя о проведении внеплановой выездной проверки по основанию, указанному в пункте 2 части 4 статьи 3.1. УАТиГНЭТ, не допускается.

6. Проверки транспортных средств, объектов транспортной инфраструктуры, предназначенных для обслуживания пассажиров (автовокзалов, автостанций, остановочных пунктов), в процессе их эксплуатации в целях проведения мероприятий по контролю за выполнением обязательных требований проводятся должностными лицами органа государственного надзора на основании плановых (рейдовых) заданий в соответствии с приказом (распоряжением) руководителя (заместителя руководителя) органа государственного надзора. Порядок оформления плановых (рейдовых) заданий и их содержание устанавливаются уполномоченным федеральным органом исполнительной власти в области транспорта. Орган государственного надзора уведомляет органы прокуратуры о проведении мероприятий по контролю в течение двадцати четырех часов с момента принятия решения о проведении указанных мероприятий.

7. Должностные лица органа государственного надзора, являющиеся государственными транспортными инспекторами, в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, имеют право:

1) запрашивать у органов государственной власти, органов местного самоуправления, юридических лиц, физических лиц, в том числе индивидуальных предпринимателей, и получать от них на основании мотивированных запросов в письменной форме информацию и документы, необходимые в ходе проведения проверки;

2) беспрепятственно по предъявлении служебного удостоверения, а при проверках юридических лиц, физических лиц, в том числе индивидуальных предпринимателей, также копии приказа (распоряжения) руководителя (заместителя руководителя) органа государственного надзора о назначении проверки посещать используемые юридическими лицами, физическими лицами, в том числе индивидуальными предпринимателями, при осуществлении своей деятельности объекты транспортной инфраструктуры, осуществлять осмотр транспортных средств, проводить их обследования, необходимые исследования, испытания, измерения, расследования, экспертизы и другие мероприятия по контролю;

3) выдавать юридическим лицам, физическим лицам, в том числе индивидуальным предпринимателям, предписания об устранении выявленных нарушений обязательных требований, о проведении мероприятий по обеспечению предотвращения вреда жизни, здоровью людей, вреда окружающей среде, имуществу физических лиц или юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, предотвращению возникновения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера;

4) составлять протоколы об административных правонарушениях, связанных с нарушением обязательных требований, рассматривать дела об указанных административных правонарушениях и принимать меры по предотвращению таких нарушений;

5) направлять в уполномоченные органы материалы, связанные с нарушениями обязательных требований, для решения вопросов о возбуждении уголовных дел по признакам преступлений;

6) предъявлять в установленном законодательством Российской Федерации порядке иски о возмещении вреда, причиненного вследствие нарушений обязательных требований.

4.1.6. Виды перевозок пассажиров и багажа

Перевозки пассажиров и багажа подразделяются на:

- регулярные перевозки:
 - перевозки с посадкой и высадкой пассажиров только в установленных остановочных пунктах по маршруту регулярных перевозок
 - перевозки с посадкой и высадкой пассажиров в любом не запрещенном правилами дорожного движения месте по маршруту регулярных перевозок

- перевозки по заказам;
- перевозки легковыми такси.

4.1.7. Путевые листы

Путевой лист — документ, в котором фиксируется техническое состояние автомобиля, расходы топлива и километраж, маршрут поездок, количество часов работы водителя.

Он нужен для учёта и контроля за водителем организации и автомобилем. На основании путевого листа:

- компания перевозит грузы и пассажиров, рассчитывается с заказчиками транспортных услуг;
- бухгалтер учитывает, сколько потрачено топлива и смазочных материалов, амортизацию автомобиля, начисляет заработную плату водителю;
- водитель подтверждает обоснованность поездки и право управления служебным автомобилем, если его остановит инспектор ГИБДД.

4.1.8. Заключение договора перевозки пассажира

1. Заключение договора перевозки пассажира удостоверяется билетом, сдача пассажиром багажа – багажной квитанцией, провоз пассажиром ручной клади за плату – квитанцией на провоз ручной клади.

2. Обязательные реквизиты билета, багажной квитанции, квитанции на провоз ручной клади устанавливаются правилами перевозок пассажиров.



Рис. 83.

4.1.9. Перевозки детей, следующих вместе с пассажиром

Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ (ред. от 24.02.2021) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»

Статья 21. Перевозки детей, следующих вместе с пассажиром:

1. При проезде в транспортном средстве, осуществляющем регулярные перевозки пассажиров и багажа, пассажир имеет право:

- 1) перевозить с собой бесплатно в городском и пригородном сообщении детей в возрасте не старше семи лет без предоставления отдельных мест для сидения, за исключением случаев, предусмотренных частью 2 настоящей статьи;
- 2) перевозить с собой бесплатно в междугородном сообщении одного ребенка в возрасте не старше пяти лет без предоставления отдельного места для сидения, за исключением случаев, предусмотренных частью 2 настоящей статьи.

2. В случаях, если в установленном порядке запрещена перевозка в транспортных средствах детей без предоставления им отдельных мест для сидения, пассажир имеет право перевезти с собой двух детей в возрасте не старше двенадцати лет с предоставлением им отдельных мест для сидения за плату, размер которой не может составлять более чем пятьдесят процентов провозной платы.

4.1.10. Перевозка багажа, провоз ручной клади транспортным средством, осуществляющим регулярные перевозки пассажиров и багажа

Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».

Статья 22. Перевозка багажа, провоз ручной клади транспортным средством, осуществляющим регулярные перевозки пассажиров и багажа

1. При проезде в транспортном средстве, осуществляющем регулярные перевозки пассажиров и багажа, пассажир имеет право:

- 1) перевозить за плату в багажном отделении транспортного средства или в отдельном транспортном средстве багаж в количестве не более двух мест, длина, ширина и высота каждого из которых в сумме не превышают сто восемьдесят сантиметров;
- 2) провозить с собой бесплатно ручную кладь в количестве не более одного места, длина, ширина и высота которого в сумме не превышают сто двадцать сантиметров, одну пару лыж в

чехле, детские санки, детскую коляску.

2. Перевозчик вправе:

1) устанавливать нормы перевозки багажа, провоза ручной клади, в том числе бесплатно, большего размера или в большем количестве, чем это предусмотрено частью 1 настоящей статьи;

2) отказать пассажиру в принятии багажа для перевозки, провозе ручной клади, если свойства или упаковка вещей, входящих в состав багажа, ручной клади, не отвечают требованиям, установленным правилами перевозок пассажиров;

3) отказать пассажиру в провозе ручной клади, если ее размещение в транспортном средстве будет препятствовать входу пассажиров в транспортное средство, выходу пассажиров из транспортного средства.

3. Перевозчик обязан информировать пассажира о нормах и об условиях оплаты перевозки багажа, провоза ручной клади.

4. Прием и выдача багажа осуществляются в порядке, установленном правилами перевозок пассажиров.

5. Пассажир имеет право при сдаче багажа для перевозки объявить его ценность. Прием для перевозки багажа с объявленной ценностью осуществляется в порядке, установленном правилами перевозок пассажиров. С пассажира за перевозку багажа с объявленной ценностью взимается дополнительная плата в размере, установленном перевозчиком.

6. Принятый для перевозки отдельно от пассажира багаж должен быть доставлен в пункт назначения и выдан пассажиру не позднее дня прибытия пассажира в этот пункт в соответствии с договором перевозки пассажира.

7. За хранение багажа, не востребованного в пункте его назначения более суток со дня его доставки (неполные сутки считаются за полные), взимается плата в размере, установленном перевозчиком.

8. В случае доставки багажа в пункт его назначения ранее прибытия пассажира плата за хранение такого багажа со дня его доставки до дня, следующего за днем прибытия пассажира, не взимается.

9. Багаж считается утраченным и его стоимость подлежит возмещению, если он не будет доставлен в пункт его назначения по истечении десяти суток после окончания срока его доставки, установленного договором перевозки пассажира.

10. Перевозчик вправе реализовать багаж, не востребованный в течение тридцати суток со дня прибытия транспортного средства в пункт назначения багажа. Реализация перевозчиком указанного багажа осуществляется по договору купли-продажи исходя из подтвержденной документами стоимости багажа или при отсутствии таких документов исходя из цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары, либо на основании экспертной оценки.

11. В течение срока исковой давности предъявитель багажной квитанции имеет право получить сумму, вырученную перевозчиком при реализации багажа, за вычетом причитающихся перевозчику платежей, а также затрат, связанных с реализацией невостребованного багажа.

4.1.11. Цели и задачи обеспечения транспортной безопасности

Федеральный закон Российской Федерации от 9 февраля 2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

Статья 2. Цели и задачи обеспечения транспортной безопасности:

1. Целями обеспечения транспортной безопасности являются устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства.

2. Основными задачами обеспечения транспортной безопасности являются:

1) нормативное правовое регулирование в области обеспечения транспортной безопасности;

2) определение угроз совершения актов незаконного вмешательства;

3) оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

4) категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

5) разработка и реализация требований по обеспечению транспортной безопасности;



- 6) разработка и реализация мер по обеспечению транспортной безопасности;
- 7) подготовка специалистов в области обеспечения транспортной безопасности;
- 8) осуществление контроля и надзора в области обеспечения транспортной безопасности;
- 9) информационное, материально-техническое и научно-техническое обеспечение транспортной безопасности.

4.1.12. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям при осуществлении ими деятельности, связанной с эксплуатацией транспортных средств

Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 08.12.2020) «О безопасности дорожного движения».

Статья 20. Основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения, предъявляемые к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, физическим лицам при эксплуатации транспортных средств:

1. Юридические лица, индивидуальные предприниматели, осуществляющие эксплуатацию транспортных средств, обязаны:

- организовывать работу водителей в соответствии с требованиями, обеспечивающими безопасность дорожного движения;
- не допускать управление транспортными средствами на основании иностранных национальных или международных водительских удостоверений при осуществлении предпринимательской и трудовой деятельности, непосредственно связанной с управлением транспортными средствами в соответствии с пунктом 13 статьи 25 настоящего Федерального закона;
- соблюдать установленный «законодательством» Российской Федерации режим труда и отдыха водителей;
- анализировать и устранять причины дорожно-транспортных происшествий и нарушений правил дорожного движения с участием принадлежащих им транспортных средств;
- организовывать в соответствии с требованиями настоящего Федерального закона, Федерального закона от 21 ноября 2011 года № 323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации» проведение обязательных медицинских осмотров и мероприятий по совершенствованию водителями транспортных средств навыков оказания первой помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;
- обеспечивать соответствие технического состояния транспортных средств требованиям законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения и законодательства Российской Федерации о техническом регулировании, а также требованиям международных договоров Российской Федерации и не допускать транспортные средства к эксплуатации при наличии у них неисправностей, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена;
- обеспечивать исполнение установленной федеральным законом обязанности по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств;
- осуществлять техническое обслуживание транспортных средств в сроки, предусмотренные документацией заводов-изготовителей данных транспортных средств;

• оснащать транспортные средства тахографами. Требования к тахографам, категории и виды оснащаемых ими транспортных средств, порядок оснащения транспортных средств тахографами, «правила» их использования, обслуживания и контроля их работы устанавливаются в порядке, определяемом Правительством Российской Федерации. Категории оснащаемых тахографами транспортных



Рис. 84. Тахограф

средств, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров, а также виды сообщения, в которых осуществляются такие перевозки транспортными средствами указанных категорий, устанавливаются Правительством Российской Федерации.

2. Указанные в пункте 1 настоящей статьи юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие перевозки пассажиров на основании договора перевозки или договора фрахтования и (или) грузов на основании договора перевозки (коммерческие перевозки), а также осуществляющие перемещение лиц, кроме водителя, и (или) материальных объектов автобусами и грузовыми автомобилями без заключения указанных договоров (перевозки для собственных нужд автобусами и грузовыми автомобилями), кроме того, обязаны:

- соблюдать правила обеспечения безопасности перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утверждаемые федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта;

- создавать условия для «повышения квалификации» водителей и других работников автомобильного и городского наземного электрического транспорта, обеспечивающих безопасность дорожного движения;

- обеспечивать стоянку транспортных средств, принадлежащих им на праве собственности или ином законном основании, в границах городских поселений, городских округов, городов федерального значения Москвы, Санкт-Петербурга и Севастополя по возвращении из рейса и окончании смены водителя на парковках (парковочных местах), соответствующих требованиям, установленным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, а также осуществлять техническое обслуживание и ремонт указанных транспортных средств в соответствии с требованиями, установленными статьей 18 настоящего Федерального закона;

- назначать ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения, прошедшего аттестацию на право заниматься соответствующей деятельностью в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта;

- обеспечивать соответствие работников профессиональным и квалификационным требованиям, предъявляемым при осуществлении перевозок и установленным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, и соответствовать указанным требованиям при осуществлении перевозок индивидуальным предпринимателем самостоятельно;

- организовывать и проводить предрейсовый или предсменный контроль технического состояния транспортных средств в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта;

- соблюдать правила технической эксплуатации транспортных средств городского наземного электрического транспорта, устанавливаемые федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, при осуществлении перевозок пассажиров троллейбусами, трамваями;

- соблюдать правила организованной перевозки группы детей автобусами, установленные Правительством Российской Федерации, при осуществлении таких перевозок.

3. Физические лица, осуществляющие эксплуатацию грузовых автомобилей, разрешенная максимальная масса которых превышает 3500 килограммов, и автобусов, обязаны:

- анализировать и устранять причины дорожно-транспортных происшествий и нарушений правил дорожного движения с участием принадлежащих им транспортных средств;

- обеспечивать соответствие технического состояния транспортных средств требованиям законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения и



законодательства Российской Федерации о техническом регулировании, а также требованиям международных договоров Российской Федерации и не допускать транспортные средства к эксплуатации при наличии у них неисправностей, при которых эксплуатация транспортных средств запрещена;

- осуществлять техническое обслуживание транспортных средств в сроки, предусмотренные документацией заводов-изготовителей данных транспортных средств;

- обеспечивать оснащение эксплуатируемых ими транспортных средств тахографами. Требования к тахографам, а также порядок оснащения тахографами, правила их использования, обслуживания и контроля их работы устанавливаются в порядке, определенном в соответствии с абзацем десятым пункта 1 настоящей статьи;

- соблюдать нормы времени управления транспортным средством и отдыха, установленные Правилами дорожного движения Российской Федерации, утвержденными Правительством Российской Федерации;

- соблюдать правила обеспечения безопасности перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утверждаемые федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта.

4.1.13. Особенности режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей

Приказ Министерства транспорта РФ от 16 октября 2020 г. № 424 «Об утверждении Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда водителей автомобилей».

1. Настоящий документ устанавливает особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда водителей автомобилей, управление которыми входит в их трудовые обязанности, и водителей автомобилей, являющихся индивидуальными предпринимателями и осуществляющих управление автомобилем самостоятельно (далее – водители), за исключением водителей, осуществляющих перевозки на служебных легковых автомобилях при обслуживании органов государственной власти и органов местного самоуправления, водителей, занятых на международных перевозках, водителей осуществляющих перевозки в пределах границ территории предприятия, не выезжающих на дороги общего пользования, водителей легковых автомобилей ведомственной охраны, водителей пожарных и аварийно-спасательных автомобилей включая автомобили, предназначенные для оказания медицинской помощи гражданам, в том числе автомобилей, задействованных в ликвидации последствий либо предупреждении чрезвычайных ситуаций, водителей автомобилей органов, осуществляющих оперативно-розыскную деятельность, водителей-военнослужащих при исполнении ими обязанностей военной службы.

2. Настоящие Особенности обязательны для исполнения юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, зарегистрированными на территории Российской Федерации, являющимися работодателями (далее – работодатели) и на основании пункта 1 статьи 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, № 50, ст. 4873; 2018, № 45, ст. 6841) обязательны для соблюдения индивидуальными предпринимателями, не являющимися работодателями.

3. В случаях, предусмотренных настоящими Особенности, при принятии локальных нормативных актов работодателя, содержащих нормы трудового права (далее – локальный нормативный акт работодателя), утверждении графиков сменности, учитывается мнение представительного органа работников (при наличии такого представительного органа), а в случаях, предусмотренных коллективным договором и (или) соглашениями, принятие локального нормативного акта работодателя осуществляется по согласованию с представительным органом работников.

4. В случае введения работодателем сменной работы в соответствии со статьей 103 Трудового кодекса Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 1, ст. 3; 2006, № 27, ст. 2878), графики сменности составляются с учетом настоящих Особенности.

5. Нормальная продолжительность рабочего времени водителя не может превышать 40



часов в неделю.

В случаях, когда по условиям работы не может быть соблюдена установленная ежедневная или еженедельная продолжительность рабочего времени, водителям устанавливается суммированный учет рабочего времени с продолжительностью учетного периода один месяц.

Продолжительность учетного периода может быть увеличена до трех месяцев по согласованию с выборным органом первичной профсоюзной организации, а при ее отсутствии – с иным представительным органом работников.

Суммированный учет рабочего времени вводится работодателем с учетом мнения представительного органа работников.

6. При суммированном учете рабочего времени продолжительность ежедневной работы (смены) водителей не может превышать 10 часов. Увеличение этого времени, но не более чем на 2 часа, допускается при условии соблюдения требований, предусмотренных п.п. 10-12 настоящих Особенности, в целях завершения перевозки и (или) следования к месту стоянки.

Водителям, осуществляющим перевозки для учреждений здравоохранения, организаций коммунальных служб, телеграфной, телефонной и почтовой связи, вещателей общероссийских обязательных общедоступных телеканалов и радиоканалов, оператора связи, осуществляющего эфирную цифровую наземную трансляцию общероссийских обязательных общедоступных телеканалов и радиоканалов, аварийных служб, перевозки на служебных легковых автомобилях при обслуживании руководителей организаций, перевозки на инкассаторских автомобилях, перевозки на легковых такси, а также водителям, работающим в составе вахтовых бригад при вахтовом методе организации работ, продолжительность ежедневной работы (смены) может быть увеличена работодателем до 12 часов.

Водителям, работающим на маршрутах регулярных перевозок пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении, продолжительность ежедневной работы (смены) может быть увеличена работодателем до 12 часов по согласованию с представительным органом работников.

7. С согласия водителей рабочий день (смена) может быть разделен на части. Разделение рабочего дня (смены) производится на основании локального нормативного акта работодателя, принятого с учетом мнения выборного органа первичной профсоюзной организации.

Перерыв между частями рабочего дня (смены) устанавливается не позже, чем через пять часов после начала работы.

При разделении рабочего дня (смены) на части суммарное время перерывов между частями рабочего дня (смены) не может превышать:

- для водителей, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении – 3 часа;
- для остальных водителей – 5 часов.

Перерыв между частями рабочего дня (смены) предоставляется в местах, обеспечивающих возможность использования водителем времени отдыха по своему усмотрению.

Время перерыва между частями рабочего дня (смены) в рабочее время не включается.

8. В порядке, предусмотренном статьей 101 Трудового кодекса Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 1, ст. 3; 2017, № 25, ст. 3594), для водителей легковых автомобилей (кроме легковых такси), а также для водителей автомобилей, занятых на геологоразведочных, топографо-геодезических и изыскательских работах в полевых условиях, может устанавливаться ненормированный рабочий день.

Решение об установлении ненормированного рабочего дня принимается работодателем с учетом мнения представительного органа работников.

Количество и продолжительность рабочих смен при ненормированном рабочем дне устанавливаются исходя из нормальной продолжительности рабочей недели, а дни еженедельного непрерывного отдыха (далее – еженедельный отдых) предоставляются на общих основаниях.

9. Рабочее время водителя включает:

- время управления автомобилем;
- время специальных перерывов для отдыха от управления автомобилем (далее – специальный перерыв);
- время работы, не связанной с управлением автомобилем.

10. Время управления автомобилем в течение периода времени, не превышающего 24 часов, после завершения ежедневного (междусменного) отдыха или еженедельного отдыха и началом следующего ежедневного (междусменного) отдыха или еженедельного отдыха (далее – ежедневный период), не должно превышать 9 часов. Допускается увеличение этого времени до 10 часов, но не более двух раз в течение календарной недели.

11. При достижении времени управления автомобилем, предусмотренного пунктом 10 настоящих Особенности, водитель вправе увеличить это время, но не более чем на 2 часа, в целях завершения перевозки и (или) следования к месту стоянки.

Работодателю запрещается устанавливать для водителей время управления, с учетом отступлений, изложенных в настоящем пункте настоящих Особенности.

12. Время управления автомобилем в течение одной календарной недели не должно превышать 56 часов, в течение любых двух последовательных календарных недель - 90 часов.

13. Не позднее 4 часов 30 минут времени управления автомобилем, после окончания времени отдыха или специального перерыва, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 14 настоящих Особенности, водитель обязан сделать специальный перерыв продолжительностью не менее 45 минут, если не наступает время отдыха или перерыва (пункт 16 настоящих Особенности), продолжительность которых превышает продолжительность специального перерыва.

Специальный перерыв может быть разделен на несколько частей, первая из которых должна составлять не менее 15 минут, а последняя - не менее 30 минут, а при осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении каждая из частей должна составлять не менее 10 минут.

14. Превышение времени управления автомобилем, указанного в пункте 13 настоящих Особенности, допускается, но не более чем на 1 час, в целях следования автомобиля к месту ближайшей стоянки для отдыха или к конечному месту назначения.

15. Рабочее время водителя, не связанное с управлением автомобилем, включает в себя:

а) подготовительно-заключительное время для выполнения работ перед выездом на линию и после возвращения с линии, а при междугородных перевозках - для выполнения работ в пункте оборота или в пути (в месте стоянки) перед началом и после окончания смены;

б) время проведения предсменных, предрейсовых и послесменных, послерейсовых медицинских осмотров водителя, а также время следования от рабочего места до места проведения медицинского осмотра и обратно;

в) время стоянки в ожидании погрузочно-разгрузочных работ, в ожидании посадки и высадки пассажиров, при оказании технической помощи;

г) время простоев не по вине водителя;

время проведения работ по устранению возникших неисправностей автомобиля, выполняемых водителем самостоятельно;

д) иное время, предусмотренное законодательством Российской Федерации, трудовым договором, заключенным с водителем, и (или) коллективным договором или локальным нормативным актом работодателя, принятым с учетом мнения представительного органа работников.

Состав и продолжительность времени, указанного в подпунктах "а" и "б" настоящего пункта, устанавливается работодателем с учетом мнения представительного органа работников.

16. Время отдыха и перерывов (за исключением специальных перерывов) водителей включает:

– перерыв для отдыха и питания, предоставляемые в течение рабочего дня (смены);

– ежедневный (междусменный) непрерывный отдых (далее - ежедневный отдых);

– еженедельный отдых.

Время отдыха и перерывов водителей также может включать время перерыва между частями рабочего дня (смены), требования к которому установлены в соответствии с п.7 настоящих Особенности.

17. Время перерыва для отдыха и питания должно быть продолжительностью не менее 30 минут и не более двух часов, и предоставляться водителям, как правило, в середине рабочего дня (смены).



При установленной графиком сменности продолжительности ежедневной работы (смены) более 8 часов водителю могут предоставляться два перерыва для отдыха и питания общей продолжительностью не более 2 часов и не менее 30 минут.

Время предоставления перерыва для отдыха и питания и его продолжительность (общая продолжительность перерывов) устанавливаются в соответствии с правилами внутреннего трудового распорядка.

18. Продолжительность ежедневного отдыха вместе со временем перерыва для отдыха и питания в течение ежедневного периода должна быть не менее двойной продолжительности времени работы в предшествующий отдыху рабочий день (смену).

При суммированном учете рабочего времени продолжительность ежедневного отдыха должна быть не менее 11 часов, которые должны быть использованы до завершения ежедневного периода.

Допускается:

– сокращение этого времени до не менее 9 часов, но не более трех раз в течение периода между завершением одного еженедельного отдыха и началом следующего;

– разделение ежедневного отдыха на две и более части, первая из которых имеет продолжительность не менее 3 часов, а последняя не менее 9 часов.

Водители, работающие в составе группы водителей (далее – экипаж), обязаны одновременно и полностью использовать ежедневный отдых не менее 9 часов до завершения ежедневного периода, который для экипажа допускается увеличить до 30 часов.

Время, в течение которого водитель находится во время движения автомобиля в составе экипажа и не управляет автомобилем, в рабочее время не включается. За указанное время, выплачивается дополнительное вознаграждение, размер которого определяется коллективным договором или локальным нормативным актом работодателя, принятым с учетом мнения представительного органа работников.

Любой ежедневный отдых может быть замещен еженедельным отдыхом.

Допускается прерывать ежедневный отдых не более двух раз в целях осуществления заезда (выезда) на паром или железнодорожный подвижной состав. При этом общая продолжительность такого перерыва (перерывов) не должна превышать одного часа, время ежедневного отдыха должно суммарно составлять не менее 11 часов.

19. Еженедельный отдых должен составлять не менее 45 часов. Этот отдых должен начинаться не позднее шестого ежедневного периода, наступающего с момента завершения предыдущего еженедельного отдыха.

Допускается сокращение еженедельного отдыха до значения не менее 24 часов, не более одного раза в течение любых двух последовательных календарных недель. Разница времени, на которое сокращен еженедельный отдых, в полном объеме должна быть использована водителем на отдых от управления автомобилем в течение трех подряд календарных недель после окончания календарной недели, в которой еженедельный отдых был сокращен. Этот период отдыха должен быть присоединен к ежедневному отдыху, продолжительностью не менее 9 часов, или очередному еженедельному отдыху.

В случае работы экипажа допускается сокращение еженедельного отдыха до значения не менее 24 часов в каждую календарную неделю при соблюдении условий компенсации отдыха, предусмотренных настоящим пунктом.

4.2. Пассажирские автотранспортные организации, их структура и задачи

4.2.1. Структура и задачи пассажирских автотранспортных организаций

Автотранспортные предприятия организуют для перевозок грузов и пассажиров.

По характеру перевозок автотранспортные предприятия бывают грузовые, пассажирские и смешанные, а по принадлежности и назначению – общего пользования, обслуживающие клиентуру независимо от ведомственной принадлежности, и ведомственные, выполняющие перевозки только для организаций, в состав которых они входят.

Основные задачи автотранспортного предприятия:

- ✓ организация и выполнение перевозок в соответствии с планом;
- ✓ хранение, техническое обслуживание и ремонт подвижного состава;

- ✓ подбор, расстановка и повышение квалификации кадров, организация труда;
- ✓ планирование и учет производственно-финансовой деятельности;
- ✓ материально-техническое снабжение;
- ✓ содержание и ремонт зданий, сооружений и оборудования.

Для выполнения этих задач на автотранспортных предприятиях предусмотрены службы эксплуатации, техническая и управления.

Функции службы эксплуатации зависят от принятой системы руководства автомобильными перевозками:

- *децентрализованной*, при которой автотранспортное предприятие само руководит ими;
- *централизованной*, когда руководство сосредоточено в центральной диспетчерской службе.

В первом случае служба эксплуатации включает: диспетчерскую группу (старший и дежурные диспетчеры), линейный персонал (линейные диспетчеры и контролеры), начальников автоколонн (только в автотранспортных предприятиях, имеющих свыше 150 автомобилей).

Во втором случае задачи автотранспортного предприятия сводятся к поддержанию подвижного состава в исправном состоянии и выпуску на линию, где его работой руководит центральная диспетчерская.

Служба эксплуатации занимается вопросами выполнения перевозок грузов или пассажиров, т. е. основной производственной деятельностью. Она принимает заказы на перевозки и заключает договоры с клиентурой, составляет планы перевозок (в автобусных хозяйствах – расписания движения) и руководит их выполнением, организует погрузочно-разгрузочные работы, ведет учет выполненной работы.

Оперативное руководство работой подвижного состава на линии с момента выпуска его на линию до возвращения в автотранспортное предприятие осуществляет диспетчерская группа, которая составляет суточный план перевозок, выдает водителям и принимает от них путевые листы, дает указания об особенностях предстоящей работы и условиях погоды (снег, гололед и т. п.), наблюдает за своевременным выходом автомобилей на линию.

Диспетчерская группа в случае необходимости может переключать автомобили с одной работы на другую, изменять маршруты, обеспечивая этим более производительную работу автомобилей. О выполнении суточного плана диспетчерская группа ежедневно отчитывается.

Руководит работой службы эксплуатации начальник эксплуатации, являющийся заместителем директора (начальника) автотранспортного предприятия.

Техническая служба обеспечивает исправное состояние подвижного состава и подготовку его к выполнению перевозок. Она разрабатывает графики технического обслуживания подвижного состава и обеспечивает их выполнение, ведет учет автомобилей, занимается техническим нормированием.

Проводит необходимые мероприятия по безаварийной работе и технике безопасности, изучает и внедряет прогрессивные методы труда, разрабатывает и осуществляет планы внедрения новой техники, ведет техническую документацию.

В распоряжении технической службы находятся: зоны стоянки и технического обслуживания подвижного состава, зона ремонта, мастерские и другие производственные участки, связанные с поддержанием подвижного состава в технически исправном состоянии, а также отдел главного механика, отвечающий за исправность всего оборудования автотранспортного предприятия.

Техническую службу возглавляет главный инженер, являющийся также заместителем директора автотранспортного предприятия.

Служба управления автотранспортным предприятием включает: административно-хозяйственный отдел, бухгалтерию, плановый отдел, отдел снабжения и отдел кадров.

Административно-хозяйственный отдел ведает делопроизводством, архивом и хозяйственными вопросами, следит за соблюдением правил внутреннего распорядка, проводит противопожарные мероприятия и т. п.

Бухгалтерия производит расчеты с клиентурой, начисляет и выдает заработную плату рабочим и служащим, ведет материальный и финансовый учет всех ценностей, составляет месячные, квартальные и годовые отчеты о финансово-хозяйственной деятельности.

Плановый отдел осуществляет планирование и статистический учет работы

осуществляются на территории двух и более союзных республик.

Международные пассажирские перевозки выполняются за пределами России как по разработанным постоянным маршрутам, расписанию и тарифам, так и непостоянным — туристским.

Экскурсионно-туристские перевозки выполняются автобусным транспортом общего пользования и ведомственным по постоянным, заранее разработанным маршрутам и по заказам организаций. Планирование, организация перевозок выполняется совместно с советом по туризму.

Служебные перевозки пассажиров автобусами производятся с целью доставки трудящихся предприятия к месту работы и обратно.

Школьные автобусные перевозки организуются преимущественно в сельской местности при отсутствии маршрутного автобусного сообщения или при наличии маршрутного движения, но с большими интервалами. Существует также перевозка детей в дошкольные учреждения без родителей. Они производятся автобусами по заранее разработанным маршрутам и расписанию движения.

Вахтовые автобусные перевозки шахтеров, нефтяников, строителей, доярок, чабанов осуществляются автобусами по специальным рейсам к месту работы и обратно, в первую очередь в тех направлениях, где промышленные стройки, предприятия, фермы удалены от жилых массивов и от маршрутов автобусного транспорта.

Маршрутные — это перевозки пассажиров по обустроенному пути следования, разработанному заранее на основе обследования пассажиропотоков, по графику или расписанию.

Автобусные маршруты классифицируются:

- по назначению на: основные маршруты, остановка на которых обязательна на всех промежуточных и конечных остановочных пунктах; подвозящие (вспомогательные); дополнительные;
- по времени действия на: постоянные, действующие круглый год; временные, обслуживающие пункты сезонных связей (речные и морские порты, садоводства, ярмарки, базары), а также зависящие от климатических и дорожных условий;
- по организации движения на: обычные; укороченные, которые назначаются на определенный период времени (например, в часы пик) или на определенной части обычного маршрута, где имеется наибольший пассажирооборот; экспрессные, остановка на которых производится только на конечных станциях; полуэкспрессные; по характеру расположения на территории города на радиальные, кольцевые, хордовые. Заказные автобусные перевозки выполняются по договорам и разовым заказам предприятий, организаций и населения.

Прямые смешанные перевозки организуются двумя и более видами пассажирского транспорта (автомобильный, речной, железнодорожный, морской).

4.2.3. Структура пассажирских перевозок

Работой всего автотранспорта, находящегося на территории РФ, руководит Министерство транспорта Российской Федерации. Оно призвано регулировать работу всех видов транспорта независимо от форм их собственности, кроме принадлежащих отдельным Министерствам (ФСБ, МВД, МИД, и т.д.).

Регулирование работы должно осуществляться через налоговую систему, тарифы, лицензирование и кредитование, а также в соответствии с законами об экологии, безопасности движения и др.

Министерство транспорта Российской Федерации контролирует выполнение министерствами, ведомствами, а также концернами, ассоциациями, кооперативами транспортных законодательств республики и разрабатывает проекты новых законов о транспорте. АО «Росавтотранс» выделилось из состава Министерства транспорта Российской Федерации, строит свою деятельность на добровольном объединении АТП, территориальных объединений автомобильного транспорта республики, внешнеторговых транспортных объединений и других формирований типа ассоциаций, объединений, строительных, научно-исследовательских, проектно-конструкторских, информационных и других организаций.

Следующие в структуре управления автомобильным транспортом – территориальные объединения автомобильного транспорта – автотранспортные предприятия.

Каждое транспортное объединение и АТП имеет в своем составе пять основных служб:

- **техническую службу** (содержание подвижного состава в технически исправном состоянии);
- **эксплуатационную службу** (планирование, организация и управление перевозочным процессом);
- **экономическую службу** (планирование производственной деятельности АТП и ее анализом);
- **службу безопасности движения** (предупреждение ДТП);
- **кадровую службу** (укомплектование квалифицированными кадрами их учебу и переподготовку).

Пассажирская эксплуатационная служба выполняет следующие задачи:

- разрабатывает рациональную систему планирования перевозок и организацию движения подвижного состава;
- обеспечивает внедрение и функционирование передовых систем диспетчерского управления движением автомобилей;
- осуществляет полную, своевременную, комфортабельную и безопасную перевозку пассажиров;
- организует эффективное использование подвижного состава и его рентабельную эксплуатацию;
- осуществляет полный сбор проездной платы;
- создает условия для высокого производительного труда работников службы эксплуатации;
- обобщает передовые методы вождения и передовой опыт работы;
- систематически проводят воспитательную работу с водителями и диспетчерским аппаратом.

Система пассажирского АТП включает подсистемы:

- ✓ организации транспортного процесса;
- ✓ подвижной состав (типы автобусов и легковых автомобилей);
- ✓ база технического обслуживания и ремонта автомобилей;
- ✓ автотранспортные здания и сооружения;
- ✓ технические средства связи и управления;
- ✓ кадры (рабочие, ИТР и служащие).

Эффективное функционирование системы пассажирского автомобильного транспорта достигается при условии согласованного развития всех ее подсистем.

Главным звеном является транспортный процесс, который разбивается на следующие части:

- хранение подвижного состава;
- технология технического обслуживания и ремонта автомобилей;
- перевозочный процесс.

4.2.4. Задачи водителя автобуса, его роль в обеспечении безопасности пассажиров

Основными задачами водителей автобусов являются следующие:

- своевременный выезд на линию и прибытие на автобусную станцию, а также своевременное завершение работы и возврат в ПАТП;
- выполнение плана рейсов согласно графикам и расписанию движения;
- создание благоприятных условий для пассажиров;
- обеспечение безопасности дорожного движения;
- четкое исполнение обязанностей кондуктора при работе автобуса без кондуктора;
- обязательное выполнение Правил дорожного движения и Правил внутреннего

трудового распорядка; выполнение плана доходов.

Для выполнения этих задач водитель должен обладать профессиональными качествами:

- ✓ быстротой и постоянством реакции;
- ✓ нормальной адаптацией зрения в условиях пониженной освещенности и ослепления;
- ✓ умением оценивать скорость движения;
- ✓ чувствовать силу нажатия на рычаги и педали;
- ✓ обладать точностью движений;
- ✓ иметь техническую смекалку;
- ✓ уметь координировать движения в зависимости от зрительной и слуховой информации;
- ✓ интересоваться работой; обладать волевыми качествами, быть инициативным.

Водители должны выполнять работы, которые можно подразделить на *подготовительные, основные и заключительные*.

Подготовительные работы водителя включают: технический осмотр автобуса с целью убеждения в исправности агрегатов и узлов, влияющих на безопасность движения; проверку чистоты салона; проверку состояния шин; медицинский осмотр; получение путевого листа после предъявления водительского удостоверения; получение топливных талонов; проезд по территории ПАТП до контрольно-технического пункта (КТП); подписи водителя в путевом листе о приемке им пригодного к эксплуатации автобуса; заправку автобуса топливом.



Рис. 86.

Заключительные работы: осмотр автобуса механиком ОТК и сообщение водителем обо всех обнаруженных неисправностях и сдача автобуса, роспись механика в путевом листе о приемке; проезд автобуса к месту стоянки или на место отстоя в ожидании ТО или ТР; медицинский осмотр; возвращение оставшихся топливных талонов; сдача путевого листа.

При бескондукторной работе водитель совмещает обязанности кондуктора и выполняет следующие подготовительные работы: получение (на основании предъявленного путевого листа) билетно-учетного листа, билетных рулонов, месячных билетов, абонементных талонов; принятие участия в комиссии по установке копилок и их опломбировке; проверку состояния компостеров и звукоусиливающей установки, а также заключительные: участие в комиссии по вскрытию класс-копировки и сдаче выручки; возврат остатков билетных рулонов, месячных билетов, абонементных талонов, билетно-учетного листа. Подготовительно-заключительное время нормируется 2,5 мин на 1 ч линейного времени, но не более 18 мин. На каждый предрейсовый и послерейсовый медицинский осмотры планируется по 5 мин. Таким образом, подготовительно-заключительное время составит $18 + 5 + 5 = 28$ мин в смену.

Основная работа водителей, заключенная между временами выезда и возврата, прерывается для принятия пищи и отдыха продолжительностью не менее 0,5 ч и не более 2 ч.

Она связана с непосредственным исполнением перевозок пассажиров, сводится к работам по перегону автобуса от ПАТП до начального пункта маршрута, движению автобуса на маршруте по расписанию или графику и перегону от конечного пункта маршрута до ПАТП.

Началом основной (линейной) работы считается момент проезда автобусом линии ворот КТП или момент подписи и принятия автобуса у сменщика, а окончание — момент сдачи автобуса в ПАТП механику ОТК или в пункте смены водителей.

Работая на линии, водитель должен помнить, что ему доверена жизнь и безопасность пассажиров, поэтому при управлении автобусом он обязан проявлять максимум внимания и осторожности. Он должен быть одетым по форме, иметь опрятный вид, быть вежливым и внимательным с пассажирами. По требованию пассажиров называть свою фамилию, табельный номер, адрес и номер телефона ПАТП, которому принадлежит автобус. Водитель обязан следить за чистотой своего рабочего места и салона автобуса. На автобусе должны устанавливаться лобовой, боковой и задний маршрутные указатели, способствующие лучшей ориентации пассажиров.



Рис. 87.

Движение должно осуществляться без резких толчков, с плавным разгоном, а при остановке не допускается резкое торможение, за исключением случаев экстренной остановки.

Водитель обязан по прибытии автобуса на остановочный пункт и прекращении движения открыть двери, а перед началом движения закрыть их, убедившись в окончании выхода пассажиров, а также наблюдать за обстановкой в салоне и принимать меры к наведению порядка в случаях нарушения пассажирами правил пользования автобусами.

Автобус должен останавливаться на всех остановочных пунктах независимо от наличия свободных мест в автобусе и отсутствия ожидающих пассажиров на остановочном пункте, а на пунктах «по требованию» – при наличии ожидающих пассажиров или по требованию пассажиров. Необходимо останавливать автобус с таким расчетом, чтобы задняя дверь автобуса приходилась напротив указателя остановки, и чтобы автобус был параллелен тротуару и находился от него на расстоянии не более 35 см.



Рис. 88.

Чтобы пассажиры не перебегали от одного автобуса к другому при их совместном прибытии на остановочный пункт, второй автобус следует остановить на расстоянии, дающим возможность беспрепятственного объезда автобуса. После отправления впереди стоящего автобуса – подъехать к остановке и открыть двери.

При посадке и высадке пассажиров должен быть обеспечен следующий порядок: вход и выход из автобуса производятся только на установленных специальными указателями остановочных пунктах; в автобусах, имеющих одну дверь, сначала производится выход, а затем вход пассажиров, а в автобусах, имеющих две и более дверей, пассажиры могут выходить во все двери, а входить во все двери, кроме передней. Передняя дверь открывается только для входа пассажиров с детьми дошкольного возраста, беременных женщин, инвалидов и престарелых граждан. Эти лица входят в автобус по окончании выхода пассажиров.

Водитель в случае длительной остановки автобуса (простоя) в пути из-за неисправности должен пересадить пассажиров на следующие автобусы того же маршрута, а при работе на пригородных и междугородных маршрутах, также на автобусы других маршрутов данного направления. При посадке вручается пересадочный лист с записью номеров билетов пассажиров.

Работая на линии, водитель должен громко и правильно объявлять название каждого следующего остановочного пункта, бороться за полноту сбора выручки, напоминать пассажирам о порядке оплаты и получения билетов, производить продажу абонементных талонов и месячных проездных билетов (на остановках), принимать необходимые меры к оказанию безотлагательной

медицинской помощи лицам, нуждающимся в этом.

По прибытии автобуса на конечную остановку маршрута пассажиры должны освободить автобус; не допускается нахождение посторонних лиц в салоне во время стоянки на конечном пункте и вход пассажиров в автобус до прибытия его к пункту посадки.

Водитель при температуре наружного воздуха выше 16°C, не ожидая требования пассажиров, принимает меры к вентиляции салона: открывает окна с правой стороны по направлению движения и вентиляционные люки, во время дождя и холодной погоды закрывает их.

Водитель не имеет права перевозить посторонних лиц в кабине, вести отвлекающие разговоры и принимать пищу во время движения, курить на рабочем месте, пользоваться радиоприемником при обслуживании пассажиров на городских и пригородных маршрутах, а на междугородных запрещается пользоваться радиоприемником, если возражают пассажиры.

Тексты сообщений, передаваемых водителями автобусов при работе без кондукторов, должны быть лаконичны и предельно конкретными, например, «Следующая остановка — Вокзал», или «Граждане пассажиры, будьте взаимно внимательны — уступайте места пассажирам с детьми, инвалидам и престарелым».

4.2.5. Техничко-эксплуатационные показатели пассажирского автотранспорта

Техничко-эксплуатационные показатели работы автомобильного транспорта характеризуют техническую готовность подвижного состава, выпуск его на линию и использование на перевозках, продолжительность его работы.

Они необходимы для планирования и анализа работы автотранспортного предприятия, учета работы подвижного состава, отчетности и оценки деятельности предприятия.

Для пребывания автомобиля на автотранспортном предприятии (календарные дни) складываются из дней нахождения автомобиля в эксплуатации, ремонте и простое.

Количественные показатели (объем перевозок, пассажирооборот, машино-часы работы)

Объем перевозок – количество пассажиров, которое перевезено, либо подлежит перевозке за определенное время.

Пассажирооборот – транспортная работа, выполненная либо подлежащая выполнению за определенное время.

Время пребывания автомобиля в наряде, или продолжительность работы на линии, исчисляется с момента выхода автомобиля из автотранспортного предприятия до момента его возвращения, исключая время отдыха водителя.

Время пребывания в наряде складывается из времени движения и времени планируемых простоев для погрузки и выгрузки грузов (посадки и высадки пассажиров) и по техническим надобностям.

Время в наряде зависит от продолжительности рабочего дня водителя, режима работы транспортного предприятия, числа смен. Время в наряде складывается и времени работы подвижного состава на маршруте за день (смену) и времени, затрачиваемого на нулевой пробег:

$$T_{\text{н}} = T_{\text{м}} + T_{\text{о}},$$

где $T_{\text{м}}$ – время работы на маршруте, ч; $T_{\text{о}}$ – время на нулевой пробег, ч.
Время работы на маршруте $T_{\text{м}}$ за день (смену) включает время движения и время простоя на промежуточных и конечных остановочных пунктах:

$$T_{\text{м}} = T_{\text{дв}} + T_{\text{но}},$$
$$T_{\text{но}} = T_{\text{он}} + T_{\text{ок}},$$

где $T_{\text{дв}}$ – время движения, ч; $T_{\text{но}}$ – время простоя на остановочных пунктах, ч;
 $T_{\text{он}}$ – время простоя на промежуточных остановочных пунктах, ч;
 $T_{\text{ок}}$ – время простоя на конечных остановочных пунктах, ч.

Рис. 89.

Качественные показатели: коэффициент технической готовности, коэффициент выпуска на линию

Коэффициент технической готовности характеризует степень готовности пассажирских автомобильных транспортных средств к выполнению перевозок и определяется:

- для парка за 1 день;
- для парка за определенное число дней;
- для одного автобуса за N-ое число дней.

Степень выпуска транспортных средств на линию характеризует коэффициент выпуска, который определяется:

- для парка за 1 день;
- для парка за определенное число дней;
- для одного автобуса за N-ое число дней

Мероприятия по увеличению выпуска автобусов на линию

Для повышения коэффициентов технической готовности и выпуска подвижного состава на линию необходимы регулярное и качественное выполнение технического обслуживания, внедрение агрегатного метода ремонта автомобилей, хорошо налаженное материально-техническое снабжение и эксплуатационные материалы высокого качества.

Скорость движения: техническая скорость, эксплуатационная скорость

Техническая скорость движения автомобиля определяется делением пробега автомобиля в километрах за данный период на время движения в часах.

Техническая скорость V_m – это средняя скорость движения по маршруту без учета простоев на промежуточных и конечных остановочных пунктах. При ее расчете во время движения включаются все кратковременные остановки, связанные с регулированием движения, (остановки на перекрестках, переездах и т.д.):

$$V_m = \frac{l_m}{t_{дв}}$$

Рис. 90.

Она зависит от: динамических свойств автомобиля; типа, профиля и плана дороги; состояния дорожного покрытия; интенсивности движения на дорогах, частоты и продолжительности остановок в пути (у светофоров, на перекрестках и железнодорожных переездах), ограничении скоростей движения по дорогам; приемов вождения автомобиля, опытности водителя и его состояния; конструкции и технического состояния тормозной системы, рулевого управления, приборов сигнализации, освещения и др.

Эксплуатационная скорость движения автомобиля определяется делением пробега автомобиля в километрах на время пребывания автомобиля в наряде. Эта скорость тем выше, чем выше техническая скорость и чем меньше простои на линии.

Эксплуатационная скорость $V_{э}$ – это условная средняя скорость движения транспортного средства за время его работы на маршруте.

Для одного оборота транспортного средства по маршруту, при условии одинаковой длины маршрута в обоих направлениях, эксплуатационная скорость может быть рассчитана через время оборота:

$$V_{э} = \frac{2 \cdot l_{м}}{t_{об}}$$

За все время работы по маршруту эксплуатационная скорость рассчитывается:

$$V_{э} = \frac{L_{м}}{T_{м}} = \frac{L\beta}{T_{м}}$$

Рис. 91.

Среднее расстояние поездки пассажиров

Расстояние поездки отдельного пассажира l_{en} является первичным технико-эксплуатационным показателем, характеризующим реальную дальность его передвижения.

В междугороднем сообщении расстояния поездки большинства пассажиров одинаковые, а при передвижениях в населенных пунктах расстояния поездок пассажиров, как правило, не совпадают. Из-за различий в расстояниях поездки пассажиров наполнение транспорта на протяжении всего маршрута неравномерное. Поэтому при организации движения подвижного состава по маршруту пользуются синтетическим технико-эксплуатационным показателем – средним расстоянием поездки пассажиров.

Среднее расстояние поездки пассажиров выявляется при обследовании пассажиропотоков и представляет собой среднеарифметическое значение длин поездок всех пассажиров:

$$l_{пасс} = \frac{l_{en}^1 + l_{en}^2 + \dots + l_{en}^z}{n} = \frac{\sum_{i=1}^z l_{en}^i}{n},$$

где n – число пассажиров; l_{en}^i – расстояние поездки отдельного (i -го) пассажира; $i = (1, n)$.

Рис. 92.

Среднее расстояние поездки пассажиров – средневзвешенное расстояние перевозки пассажиров от станции отправления до станции прибытия, определяемое делением пассажиро-километров на число перевезенных пассажиров (в целом по видам сообщений); важнейший экономический показатель работы транспорта в области перевозок пассажиров, используемый также при планировании перевозок пассажиров.

От средней дальности поездки зависят пассажирооборот, время поездки пассажиров, показатели использования подвижного состава.

С уменьшением средней дальности поездки увеличивается себестоимость пассажирских перевозок, но сокращаются общие расходы на них и потребность в транспортных средствах.

Средняя дальность поездки зависит от территориального размещения производства и населения, распределения перевозок по видам транспорта, уровня провозной платы за перевозки, развитости социальной инфраструктуры и др. факторов.

Коэффициент использования вместимости

Коэффициент использования вместимости подвижного состава (коэффициент наполнения) характеризует степень наполнения транспортного средства пассажирами.

Различают статический и динамический коэффициенты использования вместимости пассажирского транспортного средства.

Статический коэффициент использования вместимости характеризует степень наполнения транспортного средства в конкретный момент времени в зависимости от количества находящихся в нем пассажиров.

Статический коэффициент наполнения отражает «текущую» загрузку транспортного средства на отдельных участках маршрута. Поэтому на маршрутах



Рис. 93.

с большой сменяемостью пассажиров статический коэффициент наполнения может существенно различаться для различных участков маршрута, например, в начале он может быть достаточно низким, и высоким в середине. Низкое значение статического коэффициента наполнения по всем участкам маршрута свидетельствует о том, что по маршруту эксплуатируется транспортное средство более высокой вместимости, чем это необходимо по условиям перевозок. Данное обстоятельство приводит к росту себестоимости перевозки пассажиров.

Так как статический коэффициент наполнения не учитывает сменяемость пассажиров по маршруту, поэтому он не имеет практического применения при планировании и анализе работы городского пассажирского транспорта, условия работы которого характеризуются высоким уровнем пассажирообмена на всем протяжении маршрута. В этом случае используется динамический коэффициент использования вместимости.

Динамический коэффициент использования вместимости уд определяется отношением фактически выполненной транспортной работы к возможной, которая могла быть выполнена при условии полного использования номинальной вместимости транспортного средства на всем протяжении маршрута.

Уровень динамического коэффициента наполнения оценивает соответствие, во-первых, вместимости предоставленных для работы по маршруту транспортных средств объему перевозимых пассажиров и во-вторых, протяженности организованного маршрута дальности их поездки.

Производительность работы пассажирского автотранспорта

Производительность подвижного состава является обобщающим показателем его использования в транспортном процессе. Производительность характеризует возможности пассажирского транспорта в освоении объемов перевозки или выполнении транспортной работы за единицу времени.

Для определения производительности определенного типа подвижного состава необходимо знать количество перевезенных пассажиров и выполненную транспортную работу за время работы по маршруту.

Среднесуточный пробег, общий пробег

Пробегом называется расстояние, проходимое автомобилем за определенное время.

За время работы автомобиля пробег может быть:

- ✓ производительным (с пассажирами);
- ✓ непроизводительным (без пассажиров), который подразделяется на нулевой и



холостой;

✓ общим.

Производительный пробег совершается при работе транспортного средства по маршруту и определяется количеством выполненных перевозочных циклов (рейсов) и протяженностью маршрута.

Производительный пробег L совершается при работе транспортного средства по маршруту и определяется количеством выполненных перевозочных циклов (рейсов) и протяженностью маршрута.

Поэтому производительный пробег по маршруту за определенный период (день, смену) может быть рассчитан:

$$L_m = I_m \cdot n_p, \text{ где}$$

L_m – производительный пробег с пассажирами за день (смену), км;

I_m – протяженность маршрута в одном направлении, км;

n_p – количество рейсов за день (смену).

Рис. 94

Нулевой пробег совершается при подаче подвижного состава из парка предприятия или другого места стоянки на маршрут (заказчику) и затем при возвращении в парк.

Нулевой пробег L_0 совершается при подаче подвижного состава из парка предприятия или другого места стоянки на маршрут (заказчику) и затем при возвращении в парк:

$$L_0 = l_{o1} + l_{o2}, \text{ где}$$

l_{o1} – нулевой пробег подвижного состава от транспортного предприятия до начала маршрута (первой посадки пассажиров), км.

l_{o2} – нулевой пробег подвижного состава от окончания маршрута (последней высадки пассажиров) до транспортного предприятия, км.

Рис. 95

Холостой пробег совершается при переводе автомобиля на другой маршрут или при подаче автомобиля-такси от места высадки пассажира до места новой посадки.

Холостой пробег L_x совершается при переводе автомобиля на другой маршрут или при подаче автомобиля-такси от места высадки пассажира до места новой посадки.

Рис. 96.



Общий пробег рассчитывается как сумма пробегов за день (смену).

Общий пробег L рассчитывается как сумма пробегов за день (смену):

$$\underline{L = L_m + L_x + L_o}$$

Степень использования общего пробега подвижного состава оценивается коэффициентом использования пробега и коэффициентом нулевых пробегов.

Рис. 97.

Коэффициент использования пробега

Коэффициент использования пробега показывает степень использования пробега автомобиля для выполнения полезной транспортной работы. Для подсчета коэффициента использования пробега нужно пробег автомобиля с пассажирами разделить на общий пробег.

Коэффициент использования пробега β определяется отношением производительного пробега с пассажирами L_m к общему пробегу за тот же период времени:

$$\underline{\beta = L_m / L = L_m / (L_m + L_x + L_o)}$$

Рис. 98.

Низкое значение коэффициента использования пробега свидетельствует о неэффективном использовании подвижного состава.

Для городских пассажирских маршрутов коэффициент использования пробега не должен быть ниже 0,8.

Для повышения коэффициента использования пробега нужно максимально сокращать холостые пробеги, используя обратные рейсы для перевозки пассажиров, качественно разрабатывать маршруты и осуществлять оперативное регулирование работы подвижного состава.

4.3. Диспетчерское руководство работой автобусов на линии

Диспетчерское руководство движением автобусов является завершающей частью процесса организации перевозок.

Диспетчерская служба осуществляет управление транспортным процессом, контроль и регулирование движения подвижного состава на линии.

Технология диспетчерского управления должна включать получение необходимой информации, комплекс мер по обеспечению регулярности движения, а также контроля за ним. Главным в работе диспетчерской службы является обеспечение высокой регулярности движения и его безопасности - основных показателей работы и качества пассажирских перевозок.

Регулярность движения является одним из наиболее важных качественных показателей работы автобусного транспорта. Автобусное движение считается регулярным, если автобусы следуют по всему маршруту в соответствии с расписанием.

При регулярном движении обеспечивается точность, своевременность и бесперебойность перевозок. Регулярность движения повышает культуру обслуживания пассажиров, способствует увеличению объема пассажирских перевозок и доходов автотранспортного предприятия.

Регулярность движения автобусов на маршрутах достигается:

- организацией диспетчерского руководства и систематическим контролем за



движением каждого автобуса по всему маршруту;

- введением на конечных и промежуточных контрольных пунктах городских и пригородных маршрутов и на каждом остановочном пункте междугородных маршрутов систематического контроля за движением автобусов по каждому рейсу;
- установлением для водителей строго ограниченных допустимых отклонений времени от заданного по расписанию при отправлении, следовании через контрольные пункты и прибытии в пункты назначения.

Руководство движением автобусов на городских, пригородных и междугородных маршрутах осуществляется по диспетчерской системе. Система диспетчерского руководства представляет собой централизованное управление движением автобусов, непрерывный контроль и оперативное регулирование движения на всей автобусной сети в целях организации бесперебойного и регулярного движения автобусов на каждом маршруте.

Диспетчерское руководство подразделяется на две стадии: внутриварковую и линейную.

Внутриваркование диспетчеризация осуществляет: контроль за подготовкой автобусов к выпуску; подготовку документации по выпуску автобусов; организацию своевременного выпуска автобусов на линию и контроль времени выезда; регистрацию возвращения автобусов в парк, в том числе всех случаев преждевременного возвращения автобусов по техническим и другим причинам и принятие мер для внеочередной подготовки автобусов к вторичному выезду; оформление суточного диспетчерского отчета о работе автобусов по предприятию.

Линейное диспетчерское управление обеспечивает: непрерывный контроль за соответствием фактического времени движения каждого автобуса, времени, установленному в утвержденных маршрутных расписаниях; регулирование движения при отклонении фактического времени от времени, установленного в расписаниях, изменении условий движения автобусов по маршруту (туман, гололед и др.), изменении условий перевозок и распределения пассажиропотоков на направлениях или маршрутах в отдельные периоды суток, нарушении движения из-за больших задержек на линии или выбытия автобусов по техническим или другим причинам; рациональное использование резервных автобусов; координацию движения с другими видами пассажирского транспорта; подготовку суточной отчетности по исполненному движению и ее анализ.

Для централизованного контроля и управления движением автобусов в составе территориальных объединений автомобильного транспорта, либо при крупных транспортных предприятиях организуются центральные диспетчерские станции (ЦДС) или логические центры. Руководство движением из одного центра, снабженного комплексной системой информации, обеспечивает принятие более рациональных оперативных решений, целесообразных и технически обоснованных, так как они исходят из общих задач наилучшего обслуживания пассажиров на территории населенного пункта.

В тех случаях, когда фактическое движение нарушается или отклоняется во времени от заданного движения в утвержденных маршрутных расписаниях, а также в случаях изменившихся условий движения, диспетчерский состав осуществляет регулирование путем разработанных методов и приемов, используемых с учетом местных условий.

В отличие от диспетчерского управления движением автобусов в городах, система диспетчерского управления движением автобусов в пригородном, сельском, междугородном сообщениях имеет свои характерные особенности, связанные со спецификой и условиями обслуживания пассажиров, протяженностью маршрута, продолжительностью рейса, расстояниями между остановочными пунктами и интервалами движения.

Основными задачами организации диспетчерского управления являются:

- ✓ повышение эффективности использования подвижного состава;
- ✓ улучшение качества транспортного обслуживания;
- ✓ контроль за своевременным выпуском подвижного состава на линию;
- ✓ контроль за регулярностью движения подвижного состава и за состоянием обслуживания пассажиров;
- ✓ регулирование движения при отклонениях от расписания и восстановление нарушенного движения;



- ✓ организация заказных перевозок пассажиров;
- ✓ координация работы различных видов пассажирского транспорта.

Одной из важнейших задач системы диспетчерского управления является обеспечение регулярности движения подвижного состава на маршрутах. Движение считается регулярным, если подвижной состав своевременно отправляется в рейс, интервалы на всех остановочных пунктах соблюдаются равными и соответствуют расписанию и подвижной состав прибывает в конечный пункт точно в установленное расписанием время.

Регулярность движения обеспечивается выполнением двух условий: при полном (100%) выполнении и предусмотренных расписанием рейсов (необходимое условие) и при точном соблюдении водителями расписаний движения с обеспечением регулярности каждого рейса.

В практике диспетчера используются методы диспетчерского регулирования движения автобусов:

– ***Выдержка автобуса на конечной станции.*** Непродолжительная выдержка автобуса на конечной станции применяется, если водитель прибыл ранее установленного расписанием времени. Если этот прием регулирования повторяется часто, диспетчер вносит рекомендации о пересмотре и сокращении установленных расписанием нормативов времени рейса по данному маршруту.

– ***Нагон опоздания в очередном рейсе.*** Если автобус прибыл на конечную станцию (пункт) несвоевременно и опоздал на такое время, при котором возможно ввести автобус в расписание путем ущерба для пассажиров и безопасности движения, диспетчер применяет этот прием регулирования, пределы возможного незначительного сокращения времени рейса должны быть рассчитаны для каждого маршрута и точно указаны в инструкции диспетчеру по регулированию движения.

– ***Раздвижка интервалов при отправлении автобуса с конечной станции.*** При выбытии одного автобуса фактический интервал движения между соседними автобусами увеличивается вдвое. Маршрутный диспетчер ЦДС, получив сообщение с промежуточной станции или с контрольного пункта о выбытии автобуса, дает указание, дает указание водителю автобуса или линейному диспетчеру конечной станции раздвинуть интервалы.

– ***Отправление автобусов по оперативному планированию.*** Отправление автобусов с конечной станции по оперативному интервалу применяется в особых случаях, когда на маршруте выбывают из движения два автобуса и более. Диспетчер отправляет автобусы в рейс с равными, увеличенными против расписания оперативными интервалами. Порядок отправления автобусов в рейс по оперативному интервалу является вынужденной мерой, так как водители при этом не могут пользоваться автобусными расписаниями, не соблюдают время проследования контрольных промежуточных пунктов, и регулярность движения на маршруте обычно нарушается.

– ***Отправление автобуса в укороченный рейс.*** Если время опоздания автобуса на конечную станцию превышает время возможного нагона в очередном рейсе, диспетчер может отправить автобус в укороченный рейс и тем самым обеспечить его возвращение на конечную станцию (пункт) по расписанию. Обо всех случаях отправления автобуса в укороченный рейс пассажиры предупреждаются, начиная со станции отправления.

– ***Оперативное увеличение времени рейса.*** Если условия движения автобусов на маршруте резко изменяются и установленное расписанием время рейса не может соблюдаться водителями (плохая видимость пути, туман, метель и др.), диспетчер может оперативно увеличить время рейса на 10-20 % и более или полностью отменить движение автобусов по расписанию. При увеличении времени рейса движение автобусов устанавливается по оперативному интервалу.

– ***Отправление автобусов по измененному направлению или временное переключение на другой маршрут.*** Этот прием регулирования обычно используется при необходимости усилить (сократить) движение автобусов на наиболее (наименее) загруженных направлениях или маршрутах. В ряде случаев такие рейсы могут предусматриваться маршрутными расписаниями на определенно установленный период времени (день недели). О каждом отправлении автобуса по измененному направлению пассажиры должны быть заранее предупреждены.

– ***Использование резервных автобусов.*** Для сохранения регулярности движения

автобусов на маршрутах автотранспортные предприятия предусматривают в суточных нарядах резервные автобусы для возможной замены выбывающих с линией автобусов по техническим и другим причинам, резервные автобусы могут использоваться для усиления движения на особо загруженных направлениях. Резервные автобусы выезжают на линию по указанию ЦДС.

К мероприятиям по совершенствованию диспетчерского руководства относятся:

- организация контроля за движением автобусов на линии не менее чем в двух точках каждого маршрута;
- поэтапное внедрение средств диспетчерской связи для контроля и управления движением автобусов, начиная с оборудования маршрутов индуктивной связью и кончая сооружением автоматизированных систем диспетчерского управления движением (АСУ-А).

При внедрении АСУ, во-первых, автоматизируются контроль и учет в процессе перевозки пассажиров, что приводит к увеличению числа выполненных рейсов и точности выполнения расписания движения автобусов, во-вторых, значительно улучшается информационное обеспечение пользователей благодаря автоматизации процесса сбора, передачи, обработки, хранения и выдачи информации в реальном масштабе времени, что позволяет принимать оптимальные решения при нарушении запланированных режимов движения и регулировать движение в случаях, связанных с изменением заказа на транспортные услуги. Расширяются возможности маневра с учетом имеющегося подвижного состава, нагляднее выявляются узкие места в организации перевозок. Для оптимизации управления пассажирскими перевозками необходима такая система диспетчерского управления, которая позволяла бы максимально точно оценивать параметры перевозочного процесса и в сжатые сроки гибко реагировать на возникающие отклонения.

Необходимо отметить, что автоматизация и компьютеризация на транспорте имеет многолетние традиции и солидную базу для дальнейшего развития. Отечественные системы мониторинга и управления движением маршрутизированного транспорта в своем становлении прошли путь от простейших систем, использующих при передаче информации от подвижных единиц (ПЕ) принцип индуктивной связи, до сложных систем оперативного управления, использующих многофазовые режимы в комплексе с навигационной спутниковой идентификацией.

Технология автоматизированного диспетчерского управления реализована на базе программных продуктов:

- программы автоматизированного рабочего места диспетчера, в том числе электронная карта, позволяющая отразить местоположение контролируемых транспортных средств на маршрутной сети в любой момент времени;
- программа автоматической регистрации фактического времени выполнения рейсов каждым контролируемым автобусом;
- программа вызова водителя на связь и записи состоявшегося разговора диспетчера с водителем.

Кроме того, необходим бортовой навигационно-связной блок водителя с дисплеем для отображения текущего расписания.

В обеспечении качества обслуживания пассажиров большое внимание уделяется информационному обеспечению. Для этих целей разработана система информирования пассажиров на остановочных пунктах, крупных транспортно-пересадочных узлах. Информационные табло, устанавливаемые на остановках, позволяют по командам из АСУ «Навигация» в автоматическом режиме отображать для пассажиров время реального прибытия конкретной подвижной единицы на остановку общественного транспорта.

Состав автоматизированных функций диспетчерского управления включает:

- непрерывный автоматический сбор навигационной информации о местоположении транспортных средств с помощью бортовых спутниковых навигационных приемников;
- автоматическое обнаружение и формирование в "горячих окнах" диспетчерской программы информации обо всех отклонениях в работе транспортных средств от запланированных параметров транспортного процесса (нарушения графиков движения, переключение на другой маршрут, изменение режимов движения, оформление сходов по

причинам и восстановление контроля движения, изменение наряда и т.д.);

- обеспечение речевой связи диспетчера с водителями транспортных средств. Запись в компьютерную базу данных переговоров в эфире и воспроизведение переговоров по запросу за любой прошедший период времени;
- информирование пассажиров путем вывода информации о движении транспортных средств на остановочные табло в реальном масштабе времени;
- автоматизированное определение мест возникновения дорожно-транспортных происшествий, чрезвычайных и критических ситуаций, эффективная организация мобилизационных мероприятий с визуализацией на электронной карте местоположения и движения отдельных или групп транспортных средств.

Поскольку использование сотовых сетей связи для сопровождения транспортных средств открывает очень большие возможности применения спутниковых систем не только в черте города, но и на территории всего региона, в некоторых городах разработана программа действий по контролю движения транспорта, осуществляющего пассажирские перевозки как внутри области, так и за ее пределами.

Экономический эффект от внедрения системы спутникового мониторинга имеет несколько составляющих:

- контроль расхода топлива (сливы, заправки) позволяет снизить затраты на топливо на 20-30%;
- недопущение "левых" рейсов, повышение дисциплины водителей;
- контроль пробега и реального расхода топлива;
- оптимальное планирование маршрутов движения;
- отслеживание и ликвидация немотивированных простоев транспорта.

4.4. Работа автобусов на различных видах маршрутов

4.4.1. Классификация автобусных маршрутов

По характеру маршрута	По виду сообщений	По расположению на территории	По назначению	По форме организации	По времени действия
Городские	Кольцевые	Диаметральные	Экскурсионные	Маршрутные	Постоянные
Местные (сельские)	Масштабные	Полу диаметральные	Специальные пассажирские	Заказные	Сезонные (временные)
Пригородные		Радиальные	Служебные	Прямые	
Междугородные		Вылетные	Школьные	Смешанные	
Международные		Тангенсальные	Вахтовые		
		Кольцевые	Туристские		
		Периферийные			

Автобусные маршруты подразделяются на городские, пригородные, междугородные.

К городским относятся маршруты, проходящие в пределах черты города (другого населенного пункта), к пригородным – проходящие за пределы черты города на расстоянии до 50 км включительно, к междугородным – за пределы черты города (другого населенного пункта) на расстоянии более 50 км. Кроме того, пригородные и междугородные маршруты подразделяются на:

- внутрирайонные – начинающиеся и оканчивающиеся в пределах одного административного района;
- внутриобластные – начинающиеся и оканчивающиеся в пределах области;
- межобластные – проходящие через территорию двух и более областей;
- международные – проходящие по территории двух и более стран СНГ и дальнего зарубежья.

Среди пригородных и междугородных выделяются сельские автобусные маршруты, к которым относятся маршруты, связывающие сельские населенные пункты между собой, с районным центром, станциями железных дорог, аэропортов, два и более районных центров



между собой в случае, если один из них является селом. К сельским относятся также маршруты, проходящие внутри сельских населенных пунктов. Сельский населенный пункт, находящийся на расстоянии до 3 км от автобусной остановки, относится к пункту, обслуживаемому автобусным сообщением.

Все автобусные маршруты подразделяются на постоянные и сезонные (временные). Движение автобусов на постоянных маршрутах осуществляется круглогодично, а на сезонных – в течение определенного периода времени (сезона). К сезонным относятся также автобусные маршруты, осуществляемые к дачным и садово-огородным участкам. Движение автобусов на постоянных и сезонных маршрутах может организовываться факультативно, в определенные дни недели в зависимости от пассажиропотока. На сезонных маршрутах к дачным участкам в случае необходимости по решению администрации района (города) организуется факультативные рейсы в зависимости от сложившегося пассажиропотока и состояния дороги, обеспечивающего безопасность движения.

По характеру маршруты могут быть маятниковыми и кольцевыми.

Маятниковым называют такой маршрут, при котором путь следования подвижного состава в прямом и обратном направлениях проходит по одной и той же трассе.

Кольцевым называется такой маршрут, при котором путь следования составляет замкнутый контур.

При выполнении городских перевозок понятие маршрута соответствует участку улиц или дорог, по которому осуществляется регулярное движение от начальной до конечной остановки.

Маршруты в зависимости от их расположения на территории обслуживания района разделяются на: диаметральные, соединяющие периферийные районы города и проходящие через центр; радиальные, соединяющие периферийные районы города с центральной его частью; полу диаметральные, проходящие через центр и городские районы, но не диаметрально расположенные; кольцевые; тангенсальные, соединяющие отдельные периферийные районы и не проходящие через центр; вылетные, выходящие за пределы обслуживаемого района, но по характеру соответствующие основным маршрутам городской транспортной сети.

4.4.2. Остановочные пункты, их обустройство

Маршруты движения разбиваются на перегоны. Перегоном называется участок маршрута между двумя смежными остановочными пунктами. Длина перегонов на городских маршрутах принимается равной 300 – 700 метров, на пригородных 700 – 1500 метров, а на междугородных – соответственно расстоянию между крупными населенными пунктами.

Остановочные пункты разделяются на *конечные* (в начале и в конце маршрута) и *промежуточные*. Промежуточные в свою очередь могут быть: постоянными – в пунктах с постоянным и достаточным пассажирообменом; временным, когда пассажирообмен непостоянен во времени по часам суток – около театров, концертных залов, стадионов – или по сезонам года – в курортных районах летом у пляжей, достопримечательностей и т.д.; по требованию пассажиров на перегонах значительной протяженности в пунктах, где имеется незначительный, но периодически возникающий пассажирообмен. Все промежуточные остановки делятся на обычные и узловые, где происходит пересечение нескольких маршрутов, и пассажиры осуществляют пересадки с одного маршрута или вида транспорта на другой.

Места размещения остановочных пунктов определяются с учетом распределения пассажирских потоков по участкам маршрута, обеспечения безопасности движения, удобств высадки – посадки пассажиров и согласовываются с органами Госавтоинспекции. На городских

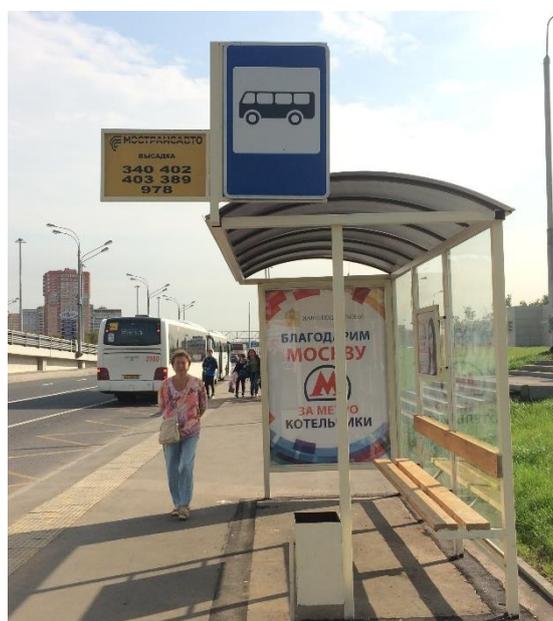


Рис. 99. Конечный остановочный пункт

маршрутах с интенсивным движением транспортных средств остановочные пункты, как правило, размещаются за перекрестками. Затраты времени пассажиров на подход к остановочным пунктам в городах по возможности не должны превышать 10 – 15 минут с учетом маршрутов всех видов городского транспорта. Если на отдельных участках совмещаются несколько городских маршрутов при высокой частоте движения, следует организовать сдвоенные остановочные пункты, причем впереди обычно располагают остановки маршрутов с более высокой частотой движения.

Расстояние между остановочными пунктами выбирается с учетом того, что, с одной стороны, небольшие перегоны обеспечивают наименьшие затраты времени на подход к остановочному пункту, но, с другой стороны, при таких перегонах скорость сообщения снижается и увеличивается продолжительность самой поездки. Длинные перегоны способствуют повышению скорости доставки пассажиров, но одновременно увеличивают время подхода к остановкам.

4.4.3. Понятия о паспорте маршрута

На каждый автобусный маршрут составляется паспорт.

Паспорт маршрута – основной документ, характеризующий: трассу маршрута с указанием линейных и дорожных сооружений; путь следования, наличие остановочных пунктов; характеристику дороги; выполнение основных эксплуатационных показателей; тарификацию маршрута.

В паспорте приводятся:

- 1) схема маршрута;
- 2) акт замера протяженности маршрута;
- 3) таблица расстояний между остановочными пунктами маршрута и номера поясов для определения стоимости проезда;
- 4) характеристика автопавильонов, станций, автовокзалов, диспетчерских пунктов;
- 5) время начала и окончания движения автобусов, интервалы движения по периодам суток и дням недели, время начала и окончания работы основных предприятий, расположенных вблизи маршрута.

Форма паспорта маршрута, а также порядок его заполнения и ведения оговариваются инструкциями, утверждаемыми министерством транспорта. Паспорт, как правило, состоит из набора стандартных форм, на которых в правом верхнем углу указывается порядковый номер листа и добавляется буквенный индекс, обозначающий пригодность дан-ного листа для того или иного вида маршрута: Г - городской, П - пригородный, М - междугородный.

Бланки паспортов заполняются эксплуатационной службой ПАТП в двух экземплярах, один из которых остается в ПАТП, другой передается для утверждения в Департамент транспорта.

Форма паспорта является единой для всех видов маршрутов. Для различения вида маршрута в правом верхнем углу каждого листа указывают порядковый номер формы с добавлением буквенного индекса, обозначающего пригодность данной формы для того или иного вида транспорта: городского «Г», пригородного «П».

Паспорт включает в себя следующие данные:

- номер и вид маршрута;
- дату составления паспорта;
- протяженность маршрута;
- сезонность работы;
- дату открытия и закрытия;
- основание;
- схему маршрута, составляемую в произвольном масштабе с указанием всех остановок, в том числе по требованию, линейных и дорожных сооружений;
- путь следования с указанием полного наименования всех улиц, населенных пунктов, через которые проходит маршрут (в прямом и обратном направлениях);
- акт замера протяженности маршрута с указанием расстояний между остановочными пунктами с точностью до десятой километра;
- тарификацию маршрута с указанием границ тарифных участков (составляется лишь



для пригородных маршрутов);

- таблицу расстояний между остановочными пунктами маршрута как тарифными, так и нетарифными;
- шахматную таблицу стоимости проезда;
- временные изменения на маршруте (протяженности, введение объездов, прекращение движения и т.д.) с указанием даты и причин изменения;
- характеристику дороги с указанием ширины проезжей части, типа покрытия и его состояния (по участкам);
- сведения о трассе пригородного маршрута, наличие и месторасположение мостов, съездных площадок, разворотных площадок и т.д.;
- данные о режиме работы автобусов городского маршрута с указанием времени начала и окончания движения автобусов на линии, интервалов движения по периодам суток и дням недели;
- сведения о режиме работы основных предприятий, обслуживаемых данным маршрутом;
- выполнение основных эксплуатационных показателей по маршруту.

Паспорт маршрута пересматривается 1 раз в год на основании данных годового статистического отчета.

4.4.4. Понятие о нормировании скоростей движения автобусов

Нормирование скоростей – это установление безопасных скоростей движения на маршруте.

Скорости движения нормируются для обеспечения безопасной и эффективной эксплуатации подвижного состава, рационализации использования труда водителей и сокращения затрат времени пассажиров на поездки. Нормы времени на выполнение рейсов на маршруте устанавливаются с учетом продолжительности движения на перегонах, пассажирообмена на остановочных пунктах и межрейсовых отстоев на конечных пунктах маршрута. Нормы времени на выполнение рейсов служат исходной информацией при распределении автобусов по маршрутам, составлении расписаний движения и организации скоростного и экспрессного сообщений. Скорости движения нормируют при открытии маршрута и далее не реже двух раз в год в начале осенне-зимнего и весенне-летнего сезонов. Внеочередной пересмотр норм проводят при изменениях трассы маршрута, модели эксплуатируемых автобусов, условий дорожного движения, жалобах водителей на невозможность соблюдения установленных норм.

При установлении нормы времени рейса в качестве ограничений учитывают скорости движения автобусов:

- **максимальную**, допускаемую конструкцией автобуса и устанавливаемую заводом-изготовителем;
- **предельную допустимую**, разрешенную Правилами дорожного движения на соответствующих участках маршрута;
- **среднеходовую** на участках маршрута.

Применяют два метода нормирования скоростей движения автобусов на маршрутах и определения времени рейса: хронометражный и расчетный.

Хронометражный метод основан на замерах фактических затрат времени на рейс и отдельные его элементы (движение по перегонам, остановки и задержки по разным причинам). При хронометражном методе соблюдают ряд условий: выпуск автобусов на маршрут должен быть полным; проезжая часть должна быть сухой; число замеров не менее четырех в каждом направлении движения; при использовании разнотипного подвижного состава замеры проводят для наименее динамичных автобусов; обследование ведут в течение всего рабочего дня с последующим выделением характерных периодов суток и дифференциацией времени рейса; на время обследования расписание движения отменяется, и автобусы отправляются по интервалу (водители выбирают скорость движения самостоятельно, исходя из обеспечения безопасности перевозок и дорожных условий).

Расчетный метод нормирования скоростей движения на маршрутах и определения времени на рейс основан на разделении маршрута на отдельные участки, в пределах каждого из которых обеспечивается примерное равенство условий движения автобусов с последующим расчетом времени, необходимого на пробег по каждому из этих участков. Границами участков служат остановочные пункты, светофоры и перекрестки, железнодорожные переезды, места изменения типа дорожного покрытия, ширины и продольного уклона проезжей части, интенсивности транспортного потока. Исходные данные для нормирования расчетным методом берут из паспорта автобусного маршрута.

4.4.5. Требования к дорогам, на которых организуется движение пассажирского маршрутного автотранспорта

Техническое состояние автомобильных дорог, улиц, искусственных сооружений, железнодорожных переездов, паромных переправ, по которым проходят автобусные маршруты, их инженерное оборудование, порядок их ремонта и содержания должны удовлетворять требованиям безопасности движения, установленным Государственными стандартами Российской Федерации, строительными нормами и правилами, техническими правилами ремонта и содержания автомобильных дорог, другими нормативными документами.

Регулярное автобусное движение может быть организовано на дорогах I - IV категории (дороги с двумя и более полосами для движения, с шириной полосы от 3 до 3,75 м).

ОСНОВНЫЕ ПАРАМЕТРЫ ПОПЕРЕЧНОГО ПРОФИЛЯ

ПАРАМЕТРЫ ЭЛЕМЕНТОВ ДОРОГИ	КАТЕГОРИЯ ДОРОГИ				
	I	II	III	IV	V
ЧИСЛО ПОЛОС ДВИЖЕНИЯ	4;6;8	2,0	2,0	2,0	1,0
ШИРИНА ПОЛОСЫ ДВИЖЕНИЯ, м	3,75	3,75	3,5	3,0	-
ШИРИНА ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ, м	2×7,5	7,5	7,0	6,0	4,5
	2×11,25				
	2×15				
ШИРИНА ОБОЧИН, м	3,75	3,75	2,5	2,0	1,75
НАИМЕНЬШАЯ ШИРИНА РАЗДЕЛИТЕЛЬНОЙ ПОЛОСЫ, м	5	-	-	-	-
ШИРИНА ЗЕМЛЯНОГО ПОЛОТНА, м	27,5; 35; 42,5	15,0	12,0	10,0	8,0

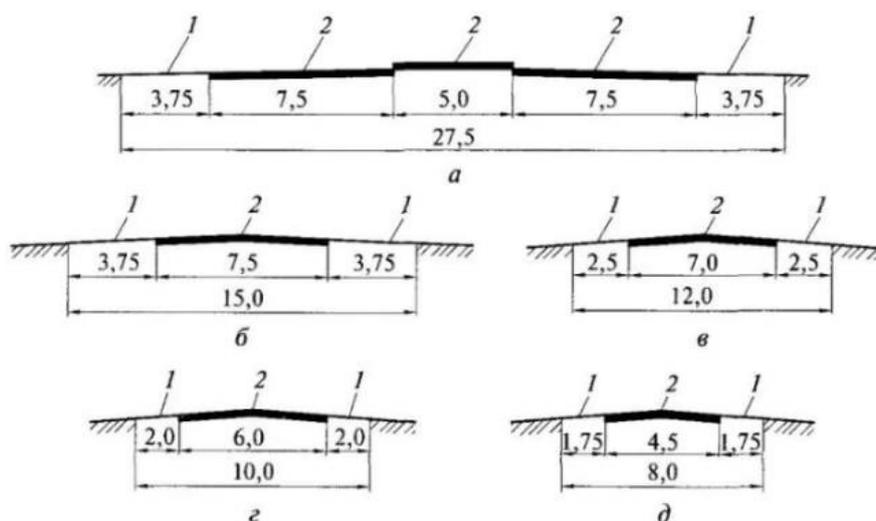


Рис. 100.
а) дороги I категории;
б) дороги II категории;
в) дороги III категории;
г) дороги IV категории;
д) дороги V категории;
1 – обочины;
2 – дорожная одежда проезжей части

Дорожные, коммунальные, другие организации при введении временных ограничений или прекращении движения на участках дорог и улиц, по которым проходят автобусные маршруты (при проведении мероприятий по строительству, реконструкции, ремонту автомобильных дорог, улиц, искусственных сооружений и т.д.), обязаны своевременно информировать об этом владельцев автобусов, осуществляющих перевозки на соответствующих автобусных маршрутах, согласовать с органами Государственной автомобильной инспекции варианты объездных путей, при необходимости произвести дорожные работы и оборудовать их необходимыми средствами организации дорожного движения.

Проведение любых видов работ в пределах дорог, по которым проходят автобусные маршруты, или полосы их отвода (строительных, мелиоративных, изыскательских и других видов работ, прокладка линий связи и других коммуникаций, возведение новых и ремонт существующих сооружений) осуществляется только по согласованию с государственными органами управления дорожным хозяйством (дорожными органами), а на улицах - коммунальными организациями, а также органами исполнительной власти, органами Государственной автомобильной инспекции; при этом определяется точное время и место проведения таких работ, а также схемы расстановки временных технических средств регулирования движения, уведомляются владельцы автобусов.

Владельцы автобусов должны немедленно сообщать в органы исполнительной власти, дорожные, коммунальные и иные организации, в ведении которых находятся автомобильные дороги, улицы, железнодорожные переезды, паромные переправы, а также в органы Государственной автомобильной инспекции о выявленных в процессе эксплуатации маршрутов недостатках в состоянии автомобильных дорог, улиц, железнодорожных переездов, паромных переправ, их обустройства, угрожающих безопасности движения, а также о внезапных неблагоприятных изменениях дорожно - климатических условий, стихийных явлениях; принимать необходимые предупредительные меры (организация движения с пониженными скоростями, изменение маршрута движения, информирование водителей, временное прекращение движения автобусов) в соответствии с действующими нормативными документами.

4.4.6. Обследование маршрутов и выявление опасных участков

Открытие новых маршрутов перевозок требует обязательного обследования условий движения на тех участках улиц и дорог, по которым он проходит. Целью такого обследования является выявление опасных участков и факторов, обуславливающих повышенную опасность движения, получение мотивированного заключения об обеспеченном уровне безопасности перевозок и возможности открытия движения, а также ограничениях, накладываемых на условия осуществления перевозок в целях обеспечения их безопасности.

Обследованию подвергают и уже действующие маршруты, с целью контроля, за дорожными условиями и уровнем обеспечения безопасности перевозок. Рекомендуется проводить обследование не реже двух раз в год (весной и осенью).

Обследованию маршрута должно предшествовать так называемое камеральное обследование, заключающееся в изучении различных документальных источников, характеризующих обстановку на маршруте. Целью данного этапа является априорное выявление участков повышенной опасности, которые требуют при дальнейшем непосредственном обследовании глубокого изучения.

Непосредственное обследование проводит комиссия, формируемая перевозчиков. В состав такой комиссии следует привлекать работников службы БД и эксплуатации АТП, представителей дорожных, коммунальные других организаций, в чьем ведении находятся соответствующие дороги, улицы и сооружения. При непосредственном проезде по маршруту члены комиссии путем визуального осмотра и инструментальных измерений определяют наличие и состояние инженерного оборудования, уровень содержания дорог и улиц, инженерных сооружений и дают оценку соответствия их требованиям БД, установленным соответствующими нормативными документами. По завершении работы комиссии составляется акт, в котором указываются выявленные недостатки и необходимые мероприятия по их устранению, сроки проведения этих мероприятий, ответственные исполнители, а также выводы комиссии о возможности продолжения эксплуатации данного маршрута. К актам обследования целесообразно прилагать фотографии опасных участков для дальнейшего визуального контроля изменения обстановки.

Выявление опасных участков на маршрутах движения. Для безопасного проезда опасных мест характерна необходимость существенного снижения скорости потока автомобилей из-за неожиданного ухудшения дорожных условий или необходимости перестроения транспорт-ного потока, связанных с изменением ранее сложившегося режима движения.

Выделяют следующие группы признаков опасных участков:

➤ **1 группа: несоответствие численного значения состояния одного из элементов дороги скоростям движения, развиваемым на предшествующих участках дороги.**

Сюда относят:



- мосты с шириной проезжей части меньшей, чем у дороги на подходах;
- участки около автобусных остановок при отсутствии уширений проезжей части;
- дороги в населенных пунктах около магазинов, рынков, учреждений или столовых при отсутствии оборудованных стояночных площадок;
- участки дорог с узкой проезжей частью и неукрепленными обочинами, ширина которых не соответствует интенсивности движения;
- скользкие места на кривых большого радиуса или на дорогах с шероховатым покрытием;
- кривые малых радиусов в конце затяжных спусков.



Рис. 101.

➤ **2 группа: недостаточная видимость в плане и продольном профиле, создающая опасность наезда на препятствия на проезжей части или столкновение с идущим на обгон встречным автомобилем.**

К их числу относятся:

- выпуклые переломы продольного профиля с вписанными кривыми малого радиуса;
- кривые в плане малых радиусов на местности, покрытой лесом;
- кривые в плане в населенных пунктах или при посадках аллеяного типа на обочинах;
- примыкание и пересечение дорог, около которых расположены строения, павильоны автобусных остановок;
- наличие на участках, имеющих постоянный уклон, и просматриваемых на большое расстояние отдельных пониженных мест (просадок), в которых не видны встречные автомобили.

➤ **3 группа: резкие изменения направления дороги и места, где у водителей создается неправильное представление о дальнейшем направлении дороги.**

Сюда относят:

- поворот дороги непосредственно за вершиной выпуклой вертикальной кривой;
- скрытый поворот основной дороги в сторону с примыканием по основному направлению второстепенной дороги;
- примыкание второстепенных дорог к магистральным дорогам на кривых;
- зигзагообразные повороты для пересечения малых водотоков или железных дорог под прямым углом.

➤ **4 группа: места, где часть транспортного потока изменяет скорость или совершает перестроение.**

К их числу относят:

- участки дороги без переходно-скоростных полос перед съездами с дороги;
- затяжные крутые подъемы, которые автомобили с малым запасом тяги преодолевают на пониженных передачах со значительно сниженной скоростью, особенно опасные при пересеченном рельефе и недостаточной види-мости в продольном профиле, что может привести к столкновению при обгонах;
- перекрестки и примыкания в одном уровне, а также неорганизованные («дикие») съезды, стихийно возникающие при уборочных работах в сельскохозяйственных районах;
- кривые малых радиусов перед мостами и пересечения с местными дорогами в конце затяжных спусков.

➤ **5 группа: места, где дорожные условия и придорожная обстановка способствуют значительному превышению безопасной скорости автомобиля.**

Сюда относят:

- затяжные спуски на пересечениях глубоких речных долин, характерные для некоторых автодорог юга России;
- длинные прямые участки в открытой степной местности, где однообразный придорожный ландшафт, отсутствие подъемов и спусков приводят к потере водителями контроля



за скоростью.

➤ **6 группа: места значительного ухудшения в неблагоприятную погоду условий движения на коротких участках дорог.**

К ним относят:

– пересечение дорогой пониженных участков местности, где образуются ночные туманы;

– подверженные образованию гололедицы участки дорог, рядом с которыми установлены градирни промышленных предприятий;

– участки на проезжей части мостов;

– скользкие после дождя свежееуложенные асфальтобетонные покрытия.

➤ **7 группа: места разделения, слияния и пересечения транспортных потоков.**

Сюда относят:

– пересечение в одном уровне;

– переходно-скоростные полосы.

➤ **8 группа: места, где на дороге могут неожиданно появиться пешеходы, велосипедисты и дикие животные.**

Сюда относят:

– примыкающие к населенным пунктам участки дорог;

– автобусные остановки;

– дороги, проложенные в заповедной зоне.



Рис. 102.

4.4.7. Формы организации труда автобусных бригад

Под организацией труда автобусных бригад понимается комплекс мероприятий, обеспечивающий расстановку водителей и кондукторов, регламентирующий сменность их работы на линии.

Организация труда водителей и кондукторов должна обеспечивать:

- четкую работу автобусов в соответствии с утвержденными расписаниями и качественное обслуживание пассажиров;
- безопасность перевозок пассажиров;
- полное использование нормы рабочего времени за учетный период;
- соблюдение установленных трудовым законодательством продолжительности рабочего дня, порядка предоставления отдыха и перерывов в работе для приема пищи;
- высокую производительность труда.

В практике работы АТП применяется несколько основных форм организации труда бригад (водителей и кондукторов):

✓ **Строенная форма организации труда** – к одному автобусу прикрепляются три бригады, такую форму целесообразно применять для автобусов, начинающих и закрывающих движение на маршрутах.

✓ **Двухполовинная форма организации труда водителей** – закрепление за двумя автобусами пять бригад (в том числе одной подменной), используют для автобусов, имеющих раннее начало и не позднее окончания работы на маршруте. Целесообразно применять на маршрутах с резко выраженными «пиковыми» часами, с укороченной первой и удлиненной второй сменами, с дневным отстоем автобусов в маятниковое время.

✓ **Полуторная форма** – за двумя автобусами закрепляется два водителя, а третий водитель является подменным (через два дня выходной).

✓ **Сдвоенная форма организации труда** – закрепление каждого автобуса за двумя водителями, на каждые три автобуса необходимо иметь одного подменного водителя (кондуктора).



Выходные дни бригадам предоставляются, соответственно, в субботу и воскресенье, автобус в эти дни работает в одну смену в дневные часы с небольшим размером пассажиропотока.

✓ **Спаренная форма организации труда** – один автобус закреплен за двумя водителями, работающими через день.

✓ **Одинокная форма организации труда водителей** – закрепление одной бригады за каждым автобусом.

Согласно составленному расписанию движения автобусов, организация труда водителей и кондукторов будет осуществляться по двум формам: двухсполовинной и спаренной.

4.4.8. Расписание движения автобусов на линии: маршрутное, станционное, контрольное расписания движения подвижного состава

Расписание движения является основным плановым документом службы эксплуатации, по которому автотранспортные предприятия обеспечивают работу автобусов на маршрутах.

Это документ, который определяет уровень организации и эффективность работы автобусов на маршруте.

Выполнение заданного расписания движения характеризует уровень работы автопредприятия в целом, поэтому план работы всех служб должен предусматривать мероприятия по обеспечению его выполнения.

Расписанием устанавливаются обязательные для выполнения рейсы автобусов, определяются: время начала и окончания каждого рейса, время проследования автобусом контрольных пунктов маршрута, время обеденных и внутрисменных перерывов, пересмены водителей и т.д.

Расписанием движения автобусов руководствуются линейный персонал (водители, кондукторы, диспетчеры, дежурные), призванные обеспечивать работу автобусов на линии, техническая служба АТП, которая подготавливает автобусы к выпуску на линию и осуществляет их ТО и ТР.

Основной формой расписания является сводное маршрутное расписание движения автобусов, которое составляется по каждому маршруту. На его основании составляют:

Рабочее расписание выдается водителю при выходе на линию для соблюдения регулярности движения. В нем должна содержаться следующая информация:

- ✓ время выезда из гаража и прибытия в начальный пункт движения;
- ✓ время начала движения по маршруту для каждого рейса;
- ✓ продолжительность смены, время обеда и отстоя (если они есть);
- ✓ наименование контрольных пунктов и время их прохождения по каждому рейсу;
- ✓ пункт и время окончания движения (пересмены);
- ✓ время прибытия в гараж.

Рабочее расписание составляется для каждого выхода на маршрут.

Содержание рабочего расписания основывается на информации из маршрутного расписания. Обычно рабочее расписание представляет собой лист бумаги с перечнем временных значений начала и окончания движения.

По каждому контрольному пункту составляется диспетчерское (станционное) расписание. Станционное расписание используется для осуществления контроля движения транспортных средств по маршруту. Оно составляется в табличной форме, где по вертикали заносят все рейсы, по горизонтали - время прибытия и отправления по каждому рейсу.

Информационное расписание вывешивается для сведения пассажиров на конечных и промежуточных пунктах маршрута, в автовокзалах и автостанциях.

На начальных остановочных пунктах в информационном расписании указывается точное время начала движения транспортного средства для каждого рейса в течение суток. На промежуточных остановочных пунктах для городских и пригородных маршрутов указывается номер обслуживающего остановочный пункт маршрута, начало и окончание работы маршрута, характерные интервалы движения по периодам суток; для междугородных маршрутов - точное время прибытия и отправления транспортного средства в течение суток.

Расписание движения по маршруту должно составляться таким образом, чтобы соблюдались требования к организации труда водителей.

4.4.9. Интервалы движения; коэффициент сменности, рейс, оборотный рейс; работа автобусов в часы «пик»; значение введения укороченных, экспрессных и полуэкспрессных рейсов; остановки по требованию

Интервал – промежуток времени между транспортными средствами, следующими друг за другом в одном направлении движения одного маршрута.

Рейс – передвижение транспортного средства между пунктами. Рейсы разделяются на технологические и производственные.

Рейс нулевой – передвижение транспортного средства из филиала на конечные пункты маршрута для последующего выполнения производственного рейса и обратно, после окончания работы на маршруте или во время работы для планового отстоя. При возврате транспортного средства в филиал с помощью тягача/буксира нулевой рейс не засчитывается.

Рейс производственный – запланированное передвижение транспортного средства по маршруту от одного конечного пункта до другого по утвержденной трассе следования маршрута со всеми остановками, при этом:

- от «А» до «Б» – прямой рейс;
- от «Б» до «А» – обратный рейс;
- от «А» (или «Б») до «С» – направление рейса зависит от направления движения по основной трассе маршрута;
- от «С» до «А» (или «Б») – направление рейса зависит от направления движения по основной трассе маршрута.

Производственные рейсы (виды): основной, укороченный, удлиненный, экспрессный, измененный, до школы, оперативный незапланированный.

Рейс основной (00) – запланированное передвижение транспортного средства по маршруту от одного конечного пункта до другого по основной трассе маршрута.

Рейс укороченный (У) – запланированное передвижение транспортного средства по маршруту от одного конечного пункта до другого по укороченной трассе маршрута.

Рейс удлиненный (Д) – запланированное передвижение транспортного средства по маршруту от одного конечного пункта до другого по удлиненной трассе маршрута.

Рейс измененный (И) – запланированное передвижение транспортного средства по маршруту от одного конечного пункта до другого по измененной трассе в связи с плановыми перекрытиями на улично-дорожной сети.

Экспрессные и полуэкспрессные рейсы (маршруты) организуются при наличии устойчивого пассажиропотока при условии обеспечения коэффициента использования вместимости не менее среднего на маршруте.

Экспрессные и полуэкспрессные рейсы (маршруты) организуются на автомобильных дорогах, технические возможности которых позволяют обеспечить установленный для этих рейсов (маршрутов) уровень скоростей сообщения.

Водитель обязан при движении по маршруту производить остановку автобуса на всех остановочных пунктах, указанных в паспорте маршрута. На остановках «по требованию» производить остановку при наличии пассажиров на остановочном пункте или при получении сигнала от пассажиров.

4.4.10. Пути повышения эффективности использования автобусов

Каждое автобусное предприятие добивается систематического улучшения обслуживания пассажиров и повышения эффективности использования автобусов путем обобщения и распространения передовых приемов и методов работы на всех участках эксплуатационной деятельности своего предприятия, а также путем использования достижений других автобусных предприятий.

К методам стимулирования спроса относится следующее:

- ✓ стимулирование спроса предложением;
- ✓ повышение качественных характеристик обслуживания;
- ✓ ценовые методы стимулирования;
- ✓ повышение привлекательности за счет удобства использования;
- ✓ рекламные и пропагандистские акции;



✓ предоставление сопутствующих услуг и т.д.

Выделяются следующие основные направления улучшения эксплуатационной деятельности и распространение передовых методов работы автобусов охватывает следующие основные направления:

1) Совершенствование маршрутной системы, обеспечивающее лучшее использование пробега автобусов, сокращение затрат времени на подход пассажиров к остановке, ожидание и поездку без дополнительных пересадок на другие маршруты или другие виды пассажирского транспорта.

2) Улучшение оборудования автобусных маршрутов, подвижного состава и линейных сооружений, направленное на лучшее обслуживание пассажиров, повышение безопасности движения и увеличение объема автобусных перевозок.

3) Улучшение обслуживания пассажиров в утренние и вечерние часы максимальной нагрузки, способствующее систематическому росту объема автобусных перевозок и более полному сбору проездной платы. Проблема улучшения обслуживания пассажиров в утренние и вечерние часы «пик» является весьма актуальной, и ее рассмотрению уделяется особое внимание.

4) Увеличение эксплуатационной скорости движения автобусов по маршрутам, обеспечивающее сокращение потребности в подвижном составе, систематическое повышение производительности труда автобусных бригад, улучшение обслуживания пассажиров и снижение себестоимости перевозок;

5) Более эффективное использование пробега автобусов на линии, повышающее производительность подвижного состава, эксплуатационные и экономические показатели его работы:

а) снижение нулевых пробегов при рациональном размещении автотранспортных предприятий, их филиалов и организации обслуживания отдельных маршрутов двумя автобусными парками;

б) рациональное распределение автобусов по маршрутам на основе материалов систематического изучения пассажиропотоков;

в) сокращение малопродуктивных пробегов автобусов в дневные, вечерние и ночные часы без ущерба для обслуживания пассажиров.

б) Улучшение условий организации труда автобусных бригад, направленное на повышение производительности труда, безопасности движения и лучшее обслуживание пассажиров.

Внимание, так как ее решение позволит решить и ряд других, которые напрямую или косвенно зависят от проблемы повышения скорости движения автобусов.



Рис. 103.

4.4.11. Нормы загрузки автобусов

Рекомендуемая фактическая наполненность транспортного средства, используемого для осуществления перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по муниципальным и межмуниципальным маршрутам регулярных перевозок, составляет не более трех человек на 1 кв. м свободной площади пола салона транспортного средства, предусмотренной для размещения стоящих пассажиров.

Перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом по смежным, межрегиональным и международным маршрутам регулярных перевозок рекомендуется осуществлять только с использованием сидячих мест.

4.4.12. Нормы расхода топлива и смазочных материалов для автобусов

Нормы расхода топлив могут устанавливаться для каждой модели, марки и модификации

эксплуатируемых автомобилей и соответствуют определенным условиям работы автомобильных транспортных средств согласно их классификации и назначению. Нормы включают расход топлива, необходимый для осуществления транспортного процесса. Расход топлива на технические, гаражные и прочие внутренние хозяйственные нужды, не связанные непосредственно с технологическим процессом перевозок пассажиров и грузов, в состав норм (в таблицы) не включен и устанавливается отдельно.

Для автомобилей установлены следующие виды норм:

✓ базовая норма в литрах на 100 км (л/100 км) пробега автотранспортного средства (АТС) в снаряженном состоянии;

✓ транспортная норма в литрах на 100 км (л/100 км) пробега при проведении транспортной работы:

– автобуса, где учитывается снаряженная масса и нормируемая по назначению автобуса номинальная загрузка пассажиров;

– самосвала, где учитывается снаряженная масса и нормируемая загрузка самосвала (с коэффициентом 0,5);

✓ транспортная норма в литрах на 100 тонно-километров (л/100 ткм) при проведении транспортной работы грузового автомобиля учитывает дополнительный к базовой норме расход топлива при движении автомобиля с грузом, автопоезда с прицепом или полуприцепом без груза и с грузом или с использованием установленных ранее коэффициентов на каждую тонну перевозимого груза, массы прицепа или полуприцепа – до 1,3 л/100 км и до 2,0 л/100 км для автомобилей, соответственно, с дизельными и бензиновыми двигателями, – или с использованием точных расчетов, выполняемых по специальной программе-методике непосредственно для каждой конкретной марки, модификации и типа АТС.

Базовая норма расхода топлива зависит от конструкции автомобиля, его агрегатов и систем, категории, типа и назначения автомобильного подвижного состава (легковые, автобусы, грузовые и т.д.), от вида используемых топлив, учитывает массу автомобиля в снаряженном состоянии, типизированный маршрут и режим движения в условиях эксплуатации в пределах «Правил дорожного движения».

Транспортная норма (норма на транспортную работу) включает в себя базовую норму и зависит или от грузоподъемности, или от нормируемой загрузки пассажиров, или от конкретной массы перевозимого груза.

Эксплуатационная норма устанавливается по месту эксплуатации АТС на основе базовой или транспортной нормы с использованием поправочных коэффициентов (надбавок), учитывающих местные условия эксплуатации, по формулам, приведенным в данном документе.

Нормы расхода топлива на 100 км пробега автомобиля установлены в следующих измерениях:

- для бензиновых и дизельных автомобилей - в литрах бензина или дизтоплива;
- для автомобилей, работающих на сжиженном углеводородном газе (СУГ), – в литрах СНГ из расчета 1 л бензина соответствует «1,32 л СНГ, не более» (рекомендуемая норма в пределах 1,22+/-0,10 л СНГ к 1 л бензина, в зависимости от свойств пропан-бутановой смеси);
- для автомобилей, работающих на компримированном природном газе (КПГ) – в нормальных метрах кубических СПГ, из расчета 1 л бензина соответствует 1 +/- 0,1 куб. м СПГ (в зависимости от свойств природного газа);
- для газодизельных автомобилей норма расхода сжатого природного газа указана в куб. м с одновременным указанием нормы расхода дизтоплива в литрах, их соотношение определяется производителем техники (или в инструкции по эксплуатации).

Учет дорожно-транспортных, климатических и других эксплуатационных факторов производится при помощи поправочных коэффициентов (надбавок), регламентированных в виде процентов повышения или снижения исходного значения нормы (их значения устанавливаются по решению юридического лица или индивидуального предпринимателя, осуществляющего эксплуатацию АТС).

Нормы расхода топлив повышаются при следующих условиях. Работа автотранспорта в зимнее время года в зависимости от климатических районов страны – от 5% до 20% (включительно – и далее по тексту для всех верхних предельных значений коэффициентов).



Работа автотранспорта на дорогах общего пользования (I, II и III категорий) в горной местности, включая города, поселки и пригородные зоны, при высоте над уровнем моря:

- от 300 до 800 м – до 5% (нижнегорье);
- от 801 до 2000 м – до 10% (среднегорье);
- от 2001 до 3000 м – до 15% (высокогорье);
- свыше 3000 м – до 20% (высокогорье).

Работа автотранспорта на дорогах общего пользования I, II и III категорий со сложным планом (вне пределов городов и пригородных зон), где в среднем на 1 км пути имеется более пяти закруглений (поворотов) радиусом менее 40 м (или из расчета на 100 км пути – около 500) – до 10%, на дорогах общего пользования IV и V категорий – до 30%.

При работе автотранспорта в населенных пунктах с численностью населения:

- свыше 5 млн. человек – до 35%;
- от 1 до 5 млн. человек – до 25%;
- от 250 тыс. до 1 млн. человек – до 15%;
- от 100 до 250 тыс. человек – до 10%;

до 100 тыс. человек (при наличии регулируемых перекрестков, светофоров или других знаков дорожного движения) – до 5%.

Работа автотранспорта, требующая частых технологических остановок, связанных с погрузкой и выгрузкой, посадкой и высадкой пассажиров, в том числе маршрутные таксомоторы-автобусы, грузо-пассажирские и грузовые автомобили малого класса, автомобили типа пикап, универсал и т.п., включая перевозки продуктов и мелких грузов, обслуживание почтовых ящиков, инкассацию денег, обслуживание пенсионеров, инвалидов, больных и т.п. (при наличии в среднем более чем одной остановки на 1 км пробега; при этом остановки у светофоров, перекрестков и переездов не учитываются) - до 10%.

При движении автомобилей с пониженной средней скоростью движения (при перевозке нестандартных, крупногабаритных, тяжеловесных, опасных грузов, грузов в стекле и иных подобных грузов, при движении в колоннах при сопровождении АТС автомобилями прикрытия) в диапазоне 20–40 км/ч – до 15%, то же со средней скоростью ниже 20 км/ч – до 35%.

При обкатке новых автомобилей и вышедших из капитального ремонта (пробег определяется производителем техники) – до 10%.

При централизованном перегоне автомобилей своим ходом в одиночном состоянии или колонной – до 10%; при перегоне-буксировке автомобилей в спаренном состоянии – до 15%; при перегоне-буксировке в строенном состоянии - до 20%.

Для автомобилей, находящихся в эксплуатации более пяти лет или с общим пробегом более 100 тыс. км – до 5%; более восьми лет или с общим пробегом более 150 тыс. км – до 10%.

При работе грузовых автомобилей, фургонов, грузовых таксомоторов и т.п. без учета транспортной работы – до 10%.

При работе автомобилей в качестве технологического транспорта, включая работу внутри предприятия, – до 20%.

При работе специальных автомобилей (патрульных, киносъёмочных, пожарных, автомобилей скорой помощи, автомобилей фотовидеофиксации, ремонтных, автовышек, автопогрузчиков и т.д.), выполняющих транспортный процесс при маневрировании, на пониженных скоростях, при частых остановках, движении задним ходом и т.п. – до 20%.

При работе в карьерах (кроме специальных карьерных АТС), при движении по полю, при вывозке леса и т.п. на горизонтальных участках дорог IV и V категорий: для АТС в снаряженном состоянии без груза – до 20%, для АТС с полной или частичной загрузкой автомобиля – до 40%.

При работе в чрезвычайных климатических и тяжелых дорожных условиях в период сезонной распутицы, снежных или песчаных заносов, при сильном снегопаде и гололедице, наводнениях, лесных пожарах и других стихийных бедствиях для дорог I, II и III категорий – до 35%, для дорог IV и V категорий – до 50%.

При учебной езде на дорогах общего пользования – до 20%; при учебной езде на специально отведенных учебных площадках, при маневрировании на пониженных скоростях, при частых остановках и движении задним ходом – до 40%.

При использовании установки "климат-контроль" (независимо от времени года) при



движении автомобиля – до 7%.

При использовании кондиционера при движении автомобиля – до 7% (применение данного коэффициента совместно с зимней надбавкой в зависимости от климатических районов не допускается).

Нормы расхода топлива для функционирования дополнительного оборудования рефрижераторов, автобусов, специальных и специализированных транспортных средств определяются научными организациями, занимающимися разработкой подобных норм, заводами-изготовителями дополнительного оборудования или АТС (нормируются в л/час).

При использовании кондиционера на стоянке нормативный расход топлива устанавливается из расчета за один час простоя с работающим двигателем, то же на стоянке при использовании установки «климат-контроль» (независимо от времени года) за один час простоя с работающим двигателем – до 10% от базовой нормы.

При простоях автомобилей под погрузкой или разгрузкой в пунктах, где по условиям безопасности или другим действующим правилам запрещается выключать двигатель (нефтебазы, специальные склады, наличие груза, не допускающего охлаждения кузова, банки и другие объекты), а также в других случаях вынужденного простоя автомобиля с включенным двигателем – до 10% от базовой нормы за один час простоя.

В зимнее или холодное (при среднесуточной температуре ниже +5 °С) время года на стоянках при необходимости пуска и прогрева автомобилей и автобусов (если нет независимых отопителей), а также на стоянках в ожидании пассажиров (в том числе для медицинских АТС и при перевозках детей) устанавливается нормативный расход топлива из расчета за один час стоянки (простоя) с работающим двигателем – до 10% от базовой нормы.

Допускается на основании решения юридического лица или индивидуального предпринимателя, осуществляющего эксплуатацию АТС:

– на внутригаражные разезды и технические надобности автотранспортных предприятий (технические осмотры, регулировочные работы, приработка деталей двигателей и других агрегатов автомобилей после ремонта и т.п.) увеличивать нормативный расход топлива до 1% от общего количества, потребляемого данным предприятием (с обоснованием и учетом фактического количества единиц АТС, используемых на этих работах);

– для марок и модификаций автомобилей, не имеющих существенных конструктивных изменений по сравнению с базовой моделью (с одинаковыми техническими характеристиками двигателя, коробки передач, главной передачи, шин, колесной формулы, кузова) и не отличающихся от базовой модели собственной массой, устанавливать базовую норму расхода топлив в тех же размерах, что и для базовой модели;

– для марок и модификаций автомобилей, не имеющих перечисленных выше конструктивных изменений, но отличающихся от базовой модели только собственной массой (при установке фургонов, кунгов, тентов, дополнительного оборудования, бронировании и т.д.), нормы расхода топлив могут определяться:

на каждую тонну увеличения (уменьшения) собственной массы автомобиля с увеличением (уменьшением) из расчета до 2 л/100 км для автомобилей с бензиновыми двигателями, из расчета до 1,3 л/100 км – с дизельными двигателями, из расчета до 2,64 л/100 км для автомобилей, работающих на сжиженном газе, из расчета до 2 куб. м/100 км для автомобилей, работающих на сжатом природном газе; при газодизельном процессе двигателя ориентировочно до 1,2 куб. м природного газа и до 0,25 л/100 км дизельного топлива, из расчета на каждую тонну изменения собственной массы автомобиля.

Норма расхода топлив может снижаться.

При работе на дорогах общего пользования I, II и III категорий за пределами пригородной зоны на равнинной слабохолмистой местности (высота над уровнем моря до 300 м) – до 15%.

В том случае, когда автотранспорт эксплуатируется в пригородной зоне вне границы города, поправочные (городские) коэффициенты не применяются.

При необходимости применения одновременно нескольких надбавок норма расхода топлива устанавливается с учетом суммы или разности этих надбавок.

В дополнение к нормированному расходу газа допускается расходование бензина или дизтоплива для газобаллонных автомобилей в следующих случаях:

– для заезда в ремонтную зону и выезда из нее после проведения технических воздействий



- до 5 л жидкого топлива на один газобаллонный автомобиль;

– для запуска и работы двигателя газобаллонного автомобиля – до 20 л жидкого топлива в месяц на один автомобиль в летний и весенне-осенний сезоны, в зимнее время дополнительно учитываются зимние надбавки;

– на маршрутах, протяженность которых превышает запас хода одной заправки газа, - до 25% от общего расхода топлива на указанных маршрутах.

Во всех указанных случаях нормирование расхода жидкого топлива для газобаллонных автомобилей осуществляется в тех же размерах, что и для соответствующих базовых автомобилей.

Применительно к конкретным условиям эксплуатации АТС допускается использование скорректированных значений поправочных коэффициентов (надбавок) к базовым нормам расхода топлив, утвержденных настоящими методическими рекомендациями, или дополнительных коэффициентов (надбавок) к базовым нормам расхода топлив при соответствующем обосновании и по согласованию с Минтранс России.

На период действия данного документа для моделей, марок и модификаций автомобильной техники, поступающей в автопарк страны, на которую Минтранс России не утверждены нормы расхода топлив (отсутствующие в данном документе), по решению юридического лица или индивидуального предпринимателя, осуществляющего эксплуатацию АТС, в отношении данных АТС могут вводиться базовые нормы, разработанные по индивидуальным заявкам в установленном порядке научными организациями, осуществляющими разработку таких норм по специальной программе-методике.

Нормы расхода смазочных материалов на автомобильном транспорте предназначены для оперативного учета, расчета удельных норм расхода масел и смазок при обосновании потребности в них для предприятий, эксплуатирующих автотранспортную технику.

Нормы эксплуатационного расхода смазочных материалов (с учетом замены и текущих дозаправок) установлены из расчета на 100 л от общего расхода топлива, рассчитанного по нормам для данного автомобиля. Нормы расхода масел установлены в литрах на 100 л расхода топлива, нормы расхода смазок – в килограммах на 100 л расхода топлива.

Нормы расхода масел увеличиваются до 20% для автомобилей после капитального ремонта и находящихся в эксплуатации более пяти лет.

Расход смазочных материалов при капитальном ремонте агрегатов автомобилей устанавливается в количестве, равном одной заправочной емкости системы смазки данного агрегата.

Расход тормозных, охлаждающих и других рабочих жидкостей определяется в количестве и объеме заправок и дозаправок на один автомобиль в соответствии с рекомендациями заводов-изготовителей, инструкциями по эксплуатации и т.п.

4.4.13. Мероприятия по экономии топлива и смазочных материалов и опыт передовых водителей автобусов

Экономия горючего, смазочных материалов и специальных жидкостей имеет важнейшее народно-хозяйственное значение и складывается из предотвращения и сокращения потерь на складе, при заправке и эксплуатации технически исправных машин.

Заправку машин необходимо производить механизированными средствами заправки, чем достигается снижение потерь горючего от одного до 0,06 процента.

Существенное влияние на расход всех видов горючего и смазочных материалов имеет техническое состояние автомобиля. Даже малые неисправности автомобиля, не имеющие прямого отношения к расходу горючего, могут стать причиной его перерасхода, например, неисправный стеклоочиститель в дождливую погоду не позволит вследствие плохой видимости использовать экономичную скорость движения автомобиля, что приведёт к перерасходу горючего.

Следовательно, необходимо строго соблюдать соответствующую периодичность обслуживания и выполнять его в полном объёме.

Расход горючего в большой степени зависит от квалификации водителя, его умения и желания экономить горючее. Он должен владеть навыками экономичного вождения: выбором скорости движения, правильным использованием наката, поддержанием оптимального теплового



режима двигателя. Движение автомобиля следует рассчитывать так, чтобы меньше приходилось пользоваться тормозами. Не рекомендуется давать двигателю излишние частоты вращения коленчатого вала, «прогазовывать» при кратковременных остановках, затягивать движение на низших передачах при разгоне автомобиля. Особенно большие перерасходы горючего допускаются неопытным водителем зимой. Так, вследствие увеличения времени пуска двигателя расход горючего может увеличиться до пяти процентов. Уменьшение КПД трансмиссии из-за неправильно подобранных марок масел и смазок при работе в условиях низких температур окружающего воздуха может привести к перерасходу горючего до двадцати процентов.

Одним из важнейших условий экономии горючего является правильная организация перевозок: сокращение порожних пробегов, полная загрузка автомобилей и т.д.

Экономии масел можно достичь за счёт сокращения расхода на «угар», предотвращения порчи и загрязнения масел, а также путём хорошо организованного сбора отработанных масел.

На новом обкатанном двигателе расход масла минимальный. По мере износа двигателя расход масла увеличивается. Особенно большой «угар» масла происходит в случае износа поршневых колец и поршневых канавок или засорения маслоотводящих отверстий в поршне. При этом масло интенсивно проникает в камеру сгорания, хуже удаляется со стенок цилиндра, и более значительная часть его «угорает».

Порча масла может быть вследствие преждевременного его окисления в картере двигателя. Причинами, которые ускоряют процессы окисления масел, могут быть несоблюдение сроков промывки центрифуги и системы вентиляции картера, длительная эксплуатация двигателя на высоких тепловых режимах, низкий уровень масла в картере, попадание в масло пыли и влаги в процессе эксплуатации и при заправке.

Перерасход масла на «угар» получается вследствие повышения теплового режима двигателя и увеличения частоты вращения коленчатого вала. При эксплуатации автомобиля необходимо не допускать перегрева двигателя и стараться осуществлять вождение машин на повышенных передачах при оптимальной частоте вращения коленчатого вала двигателя, своевременно заменять изношенные поршневые кольца.

«Угар» масла увеличивается, если уровень его в картере двигателя больше нормы.

При заправке узлов и агрегатов автомобиля трансмиссионными маслами необходимо следить за тем, чтобы с маслом не попадали песок, грязь и вода.

Значительную экономию обеспечивает сбор отработанных масел, их регенерация и дальнейшее использование. Отработанные моторные масла следует собирать в специальную тару и не смешивать их с отработанными трансмиссионными маслами, смазками и промывочными жидкостями. Эти нефтепродукты собираются отдельно.

Экономия пластичных смазок достигается за счёт правильной смазки и надлежащего хранения смазок в таре на складе и пунктах обслуживания.

Смазку узлов трения следует проводить после работы автомобиля, пока эти узлы не остыли.

Для каждого вида смазки должен быть отдельный шприц. Это позволяет избежать смешения смазок и уменьшить их расход.

Смазка на постах обслуживания должна находиться в жестяных банках или бочках, вместимости которых хватает на несколько дней и даже недель. В открытой таре смазка обводняется и загрязняется, загрязнённая смазка выбрасывается. Поэтому необходимо следить, чтобы тара со смазкой всегда была плотно закрыта. Для каждой марки смазки следует предусмотреть отдельную деревянную лопаточку для заправки смазкой шприцев.

Экономия тормозных жидкостей заключается в аккуратной заправке тормозных систем, исключении случаев смешения касторовых и гликолевых жидкостей, минимальных потерях при прокачках и ремонтах гидравлических систем.

Экономия низкозамерзающих охлаждающих жидкостей обеспечивается путём должной подготовки системы охлаждения к заливке жидкости и недопущения её утечки, систематического контроля её качества, предохранения жидкости от попадания в неё нефтепродуктов, долив системы охлаждения в процессе эксплуатации.

4.4.14. Порядок учета и выдачи талонов на топливо и смазочные материалы

Многие организации используют в своей деятельности автотранспорт. Об особенностях учета приобретения бензина по талонам и его использования читайте ниже.

Организации могут приобретать горюче-смазочные материалы (ГСМ) на автозаправочных станциях за наличный расчет (АЗС) или по талонам.

Для приобретения ГСМ по талонам организация заключает договор купли-продажи с продавцом ГСМ, который организует отпуск автомобильного топлива через определенную сеть АЗС. Перечень АЗС, отпускающих ГСМ по талонам данного продавца, приводится в договоре (с указанием их адресов).

Оплатив определенное договором количество бензина соответствующей марки, организация получает талоны, по которым водители будут заправлять автомобили на АЗС.

Бухгалтерский учет купленных горюче-смазочных материалов будет зависеть от того, каким способом их приобретали.

Стоимость израсходованных за месяц горюче-смазочных материалов рассчитывается по путевым листам или отчетам систем контроля пробега и расхода ГСМ. Списание производится на затраты на последнее число месяца.

4.4.15. Заправка автобуса топливом, меры предосторожности

Заправку автобуса (микроавтобуса) топливом производить после остановки двигателя. Во время заправки машины топливом пассажирам находиться в салоне автобуса (микроавтобуса) запрещается. На территории автозаправочной станции не допускается: курить, производить какие-либо ремонтно-регулировочные работы, заливать топливо в посторонние емкости, открывать крышки бензобака металлическими предметами.

Для обеспечения безопасности заправки ТС необходимо соблюдать следующие условия:

Заправка автомобиля должна осуществляться при выключенном двигателе в присутствии водителя. Двигатель разрешается держать включенным только в условиях низких температур, когда его повторный запуск является затруднительным.

Части ТС, облитые топливом, необходимо протереть ветошью насухо. Пятна нефтепродуктов на асфальте засыпают песком, который собирают в специальные металлические контейнеры. Из контейнеров песок вывозят в места, специально предназначенные для этой цели.

Дистанция между автомобилями в очереди на заправку должна быть не менее 1 м, между заправляющимся авто и предыдущим – не менее 3 м.

Машины должны располагаться так, чтобы выезд с АЗС оставался свободным и предоставлял свободу маневрирования.



Рис. 104.

4.5. Тарифы и билетная система на пассажирском автотранспорте

Тариф – это система ставок, по которым взимается плата за услуги. При этом под ставкой тарифа понимают норму оплаты. На автобусном транспорте оплачиваются проезд пассажира и провоз каждого места.

Уровень применяемых тарифов зависит от ряда факторов:

1. Дальности перевозок.
2. Достигнутого уровня себестоимости перевозок.
3. Вида сообщения.
4. Типа и модели применяемых автобусов (автобус обычного типа – с полужесткими сиденьями, мягкого типа – с мягкими откидными сиденьями).
5. Статуса пассажира (полный (взрослый), детский, студенческий).

Тарифная политика на автомобильном транспорте должна удовлетворять предпринимательский интерес, обеспечивать развитие автомобильного транспорта, стимулировать внедрение новейших технологий перевозок, применение современных типов транспортных средств.

Исходной базой для построения тарифов является:

- 1) Себестоимость перевозок, куда включаются затраты на материалы, топливо, электроэнергию, амортизационные отчисления, зарплату, начисления на соцстрахи т.д.
- 2) Прибыль, необходимая транспортным организациям для развития перевозчика и оплаты им налоговых обязательств.

Тарифы в городском сообщении

Существуют следующие виды тарифов в городском сообщении:

1. Единый тариф – предусматривает установление фиксированной платы за совершение одной поездки независимо от ее дальности. Льготные тарифы для определенных категорий пассажиров и др.

2. Договорные тарифы при заказных перевозках.

Тарифы в городском сообщении являются регулируемыми и устанавливаются органами местной власти. При работе автобусов в экспрессном режиме и режиме такси государственного регулирования цен и тарифов не предусмотрено. То есть в данном случае действует свободное ценообразование, а цены (тарифы) на автоуслуги устанавливаются субъектами хозяйствования самостоятельно с учетом затрат и сложившегося спроса. Если услуги по перевозке пассажиров в режиме маршрутного такси предоставляются предприятиями коммунальной собственности, то они подлежат регулированию органами местного самоуправления. Плата за провоз каждого места багажа взимается в соответствии с установленным тарифом на проезд одного пассажира. За безбилетный проезд пассажир или неоплаченный провоз багажа налагается штраф в 20-тикратном размере от стоимости проезда.

Тарифы в пригородном сообщении

В условиях плановой экономики существовали следующие виды тарифов в пригородном сообщении:

1. Покилометровый.

2. Понижающий (отрубной – скидочный). При этом тарифе на первом участке пути устанавливали повышенную ставку, а за каждый последующий тарифный участок плата взималась в меньших размерах. Считалось, что применение дифференцированного тарифа способствует увеличению поездок пассажиров на дальние расстояния.

3. Повышающий, при котором плата увеличивалась прямо пропорционально расстоянию поездки.

4. Кратный отрубной тариф применялся на пригородных маршрутах, разделенных на одинаковые тарифные участки с равной оплатой за проезд каждого участка.

5. Перекрывающийся, при котором маршрут делили с таким расчетом, чтобы вторая половина первого участка в то же время являлась первой половиной второго участка и т.д. В настоящее время для расчета стоимости проезда в пригородном сообщении следует руководствоваться Тарифными зонами перевозки пассажиров автомобильным транспортом на пригородных маршрутах.

Перечень льготных категорий пассажиров в пригородном сообщении аналогичный городскому. Стоимость провоза багажа устанавливается в диапазоне 10% от стоимости проезда пассажира на автобусном маршруте. Штраф за безбилетный проезд и провоза багажа взимается в 10-тикратном размере от стоимости проезда.

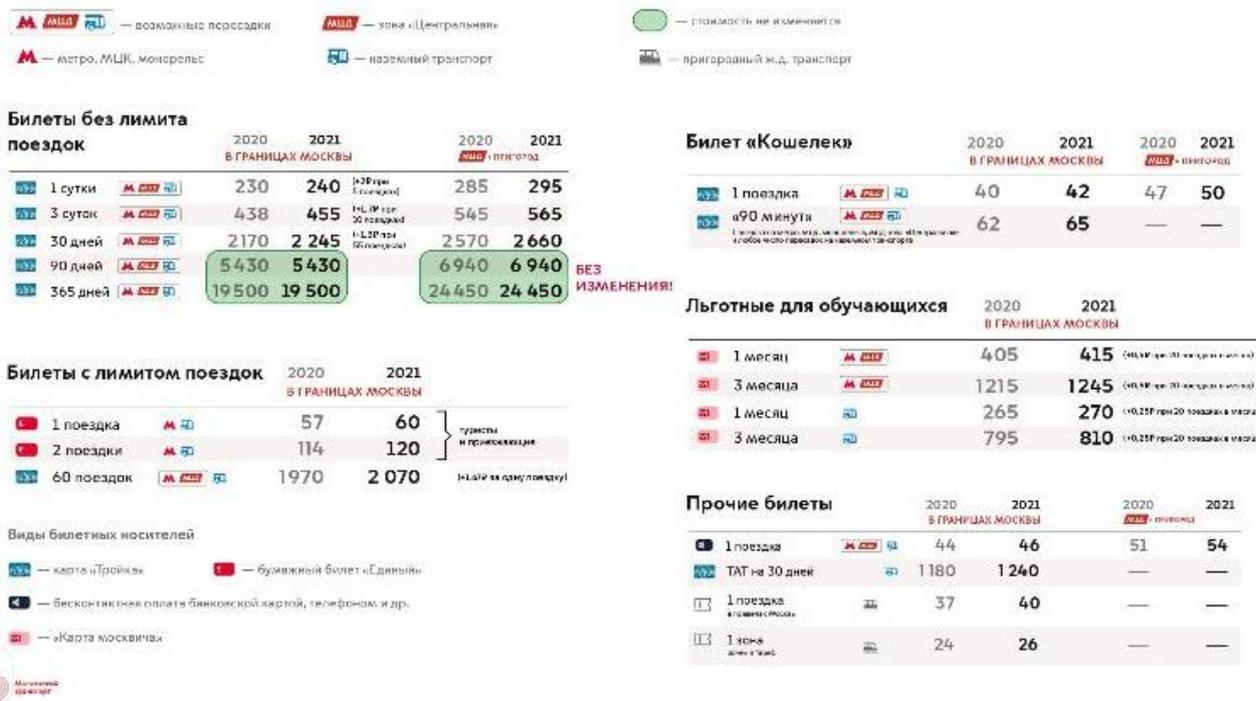
Тарифы в междугороднем сообщении

Тарифная стоимость проезда для междугородних маршрутов устанавливается путем умножения покилометрового тарифа на расстояние от начала маршрута до середины тарифной зоны. Приведенные системы оплаты проезда не решают полностью проблем убыточности городских пассажирских перевозок и не исключают возможности неоплаченного проезда.

Как изменится стоимость проезда в общественном транспорте в 2021 г?

Рис. 105.

с 02.01.2021



4.6. Особенности работы маршрутных такси и ведомственных автобусов

Пассажиры обеспечивают потребности населения в передвижении, и часто эта потребность может быть удовлетворена только с их помощью. Основные требования к пассажирским перевозкам АТ установлены в ГОСТ Р 51825—2001 «Услуги пассажирского автомобильного транспорта. Общие требования».

В зависимости от степени участия пассажира в установлении параметров предоставляемой услуги перевозки подразделяют на следующие группы:

- заказные перевозки (пассажир определяет маршрут, места остановок и время отправления);
- маршрутные такси (пассажир определяет места остановок, а маршрут и расписание движения установлены заранее);
- маршрутные перевозки (все параметры перевозок установлены заранее независимо от пассажира).

По виду используемого на перевозках подвижного состава (далее – ПС) перевозки подразделяют:

- ✓ на автобусные;
- ✓ грузовыми автомобилями;
- ✓ специально оборудованными для перевозки пассажиров; легковыми автомобилями.

В зависимости от принадлежности ПС следует различать перевозки **транспортном общего пользования, ведомственным транспортом** и **личными АТС**.

Таксомоторные перевозки

Таксомоторные перевозки обеспечивают индивидуальные потребности населения в поездках. Особенностью эксплуатации автомобилей-такси является высокая интенсивность их использования по времени и большие суточные пробеги в напряженных условиях городского движения. Наибольший спрос на таксомоторные перевозки приходится на вечерние часы суток.

Как правило, для таксомоторных перевозок используют стандартные легковые автомобили типа «седан», реже «универсал», обеспечивающие комфортные условия перевозки на всех местах в салоне и достаточно места для перевозки багажа. При обслуживании крупных транспортных узлов (аэропортов) в последнее время стали использовать «универсалы» повышенной вместимости (минивэны), которые имеют более просторный салон. Для обслуживания специальных поездок (свадебных, экскурсионных) используют более комфортабельные автомобили, лимузины и автобусы особо малого класса.

Эффективность таксомоторных перевозок в первую очередь определяется уровнем организации диспетчерской службы, которая принимает заказы населения на перевозки, а затем распределяет их между автомобилями-такси. Для этого автомобили-такси должны быть оборудованы средствами связи.

На пассажирских транспортных узлах и в местах сосредоточения населения рекомендуется располагать таксомоторные стоянки. Стоянки автомобилей-такси обозначаются указателями и могут оборудоваться средствами связи с диспетчерскими пунктами. Во время наибольшего спроса для регулирования посадки пассажиров на таких стоянках необходимо организовать работу линейного диспетчера.

Основным эксплуатационным документом для организации работы такси является график работы на линии, который устанавливает выпуск на линию, наличие и возврат такси по часам суток. График работы составляют на месяц отдельно для каждого характерного дня недели (понедельник – четверг, пятница, суббота, воскресенье). Оптимальным является график, максимально совпадающий со спросом на таксомоторные перевозки.

Для документирования пробега автомобиля, подлежащего оплате, такси оборудуют таксометрами. На лицевой панели таксометра выводятся данные о тарифе, пробеге и плате, причитающейся с пассажира. Электронный таксометр позволяет использовать различные тарифные ставки (например, в ночное время) и способен сохранять данные о посадках, оплаченном и неоплаченном пробеге. На основании этих данных определяют выручку и технико-эксплуатационные показатели работы автомобиля.

Транспорт необщего пользования

Транспорт как вид хозяйственной деятельности (по назначению) подразделяется на *транспорт общего и необщего пользования*.

Транспорт необщего пользования (ведомственный, промышленный, внутрипроизводственный) предназначен, как правило, для перевозки грузов и пассажиров своего предприятия, объединения (ассоциации, концерна, фирмы и т.п.), внутрипроизводственный транспорт, а также транспортные средства всех видов, принадлежащие нетранспортным организациям.



Рис. 106.

Служебные пассажирские перевозки связаны с доставкой служащих и рабочих. Могут использовать транспорт общего пользования так и ведомственные.

Вахтовые пассажирские перевозки предназначены для перевозки смен, строителей, нефтяников. Чаще всего это автобусы ведомственные или общего пользования.

4.7. Страхование на пассажирском транспорте

С 2013 года страхование пассажиров – законодательное обязательство транспортных организаций, занимающихся пассажироперевозками.

Страховка распространяется на здоровье пассажиров, их имущество, багаж. Требования по обязательному страхованию распространяется на автобусы, троллейбусы, трамваи, электрички и другие транспортные средства, с помощью которых осуществляются пассажироперевозки.

Страхование пассажиров общественного транспорта: цена страховки пассажирских перевозок на автобусе, штраф за отсутствие полиса

В РФ действует закон «Об обязательном личном страховании пассажиров». В рамках законодательства транспортные предприятия оформляют страховые полисы на свою ответственность. Благодаря этому, компенсации за травмы и порчу имущества будет осуществлять не компания, перевозившая пассажиров, а страховая организация.

Нижний и верхний пороги выплат по ОСГОП рассчитываются Постановлениями Центробанка России. Они универсальны для всех перевозчиков, независимо от типа используемого ими транспорта и разновидности перевозки.

ВАЖНО! К страховым случаям по ОСГОП относятся различные ситуации, когда пассажиры автобуса, иного транспорта пострадали, было повреждено их имущество. Продолжительность страхования исчисляется с момента захода и до выхода из транспорта.

Регламент по страховке ОСГОП заставляет оформлять полисы по страхованию пассажиров общественного транспорта. Поэтому страховка такого типа должна быть оформлена каждой транспортной компанией, которая полностью работает в сфере перевозки людей или занимается этим частично.

В качестве объекта страхования по ОСГОП выступают имущественные интересы страхователя. Они связаны с вероятным возникновением ответственности в ситуациях необходимости выплаты денежной компенсации морального, материального вреда по причине получения травм людьми, в процессе передвижения на автобусе и других видах транспорта. Со стороны страховщика возмещение осуществляется, если в процессе поездки человек пострадал физически, было повреждено его имущество.

ВАЖНО! Программы страхования по ОСГОП предлагают преимущественно крупные специализированные организации. Это обусловлено тем, что при страховом случае предполагается перечисление серьезных выплат пострадавшим людям (от нескольких сотен до нескольких миллионов рублей за каждый отдельный случай).

Действие закона «Об обязательном страховании пассажиров» актуально для разных видов транспорта, с помощью которого осуществляются пассажирские перевозки. Заключение соглашения между перевозчиком и страховой организацией по ОСГОП осуществляется минимум на 1 год (возможно оформление полиса сразу на несколько лет). В рамках одного договора практически всегда фигурирует весь парк транспортных средств одного перевозчика.

Выделяются следующие разновидности перевозок, подлежащие страхованию по закону об ОСГОП:

- ✓ морские;
- ✓ речные и иные водные;
- ✓ воздушные (авиаперевозки, вертолеты);
- ✓ городские (троллейбусы, трамваи, метро, монорельс);
- ✓ все виды автобусных наземных (городские, региональные, межрегиональные, международные);
- ✓ железнодорожные (электрички, поезда дальнего следования, метро).

ВАЖНО! Если компания занимается транспортировкой пассажиров (не важно, какой транспорт она использует), перед началом деятельности она обязана застраховать ответственность, иначе ведение профессиональной работы в сфере перевозок будет признано незаконным.

Какие риски покрывает страховой полис для пассажиров автобусов?

Обязательное страхование предполагает покрытие трех основных рисков по причинению вреда:

- здоровью;
- жизни;
- имуществу.

Ущерб наносится в процессе перевозки людей, т. е. после захода человека в автобус и до

момента выхода из него. Например, в качестве страховых случаев рассматриваются ситуации с ДТП, с неоправданно резким торможением, в результате чего пассажиры получают травмы. Страхование жизни и здоровья позволяет избавить перевозчиков от существенных затрат после происшествий. Дополнительная страховка зачастую оформляется при покупке билета на поезд, самолет.

Сложно с точностью говорить о ценах страховки пассажиров автобусов.

Стоимость ОСГОП зависит от ряда факторов:

- регион оформления договора;
- количество страхуемых ТС;
- длительность сотрудничества конкретного перевозчика (предприятия, ИП, частного извозчика) с определенным страховщиком.

В Москве стоимость ежегодной страховки на один автобус варьируется от 5 до 30 тыс. рублей (зависит от маршрутов, количества ежедневных поездок, оснащенности автотранспорта и других нюансов). При наличии большого парка автобусов транспортная компания вынуждена тратить десятки миллионов рублей ежегодно на оформление обязательной страховки.

Установление тарифов по отдельным рискам осуществляется в расчете на пассажира с учетом разновидности ТС, типа пассажироперевозки, желаемых страхователем условий по франшизе, дополнительных услуг.

По рискам размер премии рассчитывается по формуле:

число пассажиров • размер страховой суммы по риску • текущий тариф.

Итоговый размер премии для страховщика рассчитывается сложением премий, которые установлены по отдельным рискам.

Договор страхования пассажиров автобусов

Договоры страхования по ОСГОП предлагают заключить многие крупные страховщики. Действия представителя перевозчика следующие:

- Рассмотреть предложения специализированных организаций из своего города по страхованию.
- Подобрать наиболее привлекательные и выгодные по цене условия.
- Связаться с менеджером страховщика (позвонить, лично прийти в офис, отослать заказное письмо).
- Переговорить с менеджером, уточнить нюансы обязательного страхования пассажиров автобуса и других транспортных средств.

К заявлению юридическому лицу, которым является перевозчик, прикладывается комплект документов. Обычно требуется сдать следующую обязательную документацию для оформления обязательной страховки:

- Информация о транспорте, который имеет допуск к использованию по прямому назначению. Также требуется предоставление сведений о видах транспорта, которые были указаны в заявлении на покупку обязательной страховки.
- Ксерокопии лицензионной документации, иной разрешительной документации от государственных ведомств и служб на перевозку пассажиров на автобусе и других видах автотранспорта. Транспортная компания должна иметь действующее весь страховой срок разрешение на ведение профессиональной деятельности в сфере пассажироперевозок.
- Бумаги с расчетом о числе перевозимых пассажиров, ксерокопии документов, в которых приведено техническое обоснование проведенных расчетов (соответствующие расчеты проводятся экспертными организациями и иными специализированными фирмами).

ВАЖНО! Проверить имеющийся страховой полис об обязательном страховании пассажиров автобуса и другого автотранспорта можно на официальном сайте страховщика, с которым было заключение соглашения. На сайтах предусмотрено наличие специальной формы, в которую нужно ввести номер договора и другие идентификационные данные.



На транспортные организации контролирующими службами обязательно накладывается штраф за отсутствие страховки ОСГОП у пассажиров автобуса и иного транспорта. Наказание актуально, когда по результатам проверки обнаруживается, что перевозящая компания не имеет действующей страховки, защищающей ее гражданскую ответственность перед пассажирами автобуса.

Штрафные санкции, если у предприятия нет страховки, бывают следующими:

- для автотранспортных предприятий – от 500 000 до 1 000 000 рублей;
- для должностных лиц – от 40 000 до 50 000 рублей.

ВАЖНО! Перевозчикам пассажиров (вне зависимости от типа транспортного средства) запрещено вести профессиональную деятельность без предварительного оформления и до начала срока действия договора обязательного страхования гражданской ответственности.

Если пассажир в процессе поездки получит травмы, будет нанесен ущерб его имуществу, то транспортная фирма, не располагающая договором страхования, будет обязана полностью возместить причиненный вред. Дополнительно на нее контролирующими службами накладываются соответствующие штрафные санкции за отсутствие обязательной страховки.

Порядок получения выплат по страховке для пассажиров

Если во время поездки в автобусе или на другом транспорте человек получил ущерб здоровью или имуществу, то он имеет право на получение возмещения. После происшествия необходимо подойти к водителю, чтобы получить акт (у водителя должны иметься соответствующие формы). Если водитель не предоставляет никаких бумаг, то рекомендуется идти в офис предприятия-перевозчика, чтобы получить акт там. С этой бумагой необходимо обратиться к страховщику, где пассажира отправят на медицинское обследование, позволяющее установи

Для получения обязательной денежной компенсации требуется предоставление пакета документов:

- ✓ протокол о ДТП (можно получить в ГИБДД);
- ✓ медицинская справка из лечебно-профилактического учреждения, где пассажир проходит обследование/лечение;
- ✓ чеки на приобретение требуемых для терапии лекарственных средств.

ВАЖНО! Страховая фирма от пассажира помимо всех этих документов потребует доказать, что он действительно находился в салоне автобуса или в другом транспорте на момент получения травмы. Поэтому потребуются проездные билеты, авиабилеты, заручиться поддержкой свидетелей (в крайних случаях).

Срок подачи заявления и документации к страховщику по вопросам получения выплат по обязательной ОСГОП законодательно неограничен, но рекомендуется делать всё максимально быстро. Максимальный размер выплат, полагающийся при смерти пассажира во время поездки на автобусе, составляет 2 000 000 руб. Выплаты осуществляются даже при отсутствии страховки у транспортного предприятия (через суд из собственных средств этой организации).

Действия при отказе в выплате возмещения

Страховые фирмы являются коммерческими предприятиями, поэтому выплата каждой отдельной обязательной компенсации для них – это несение существенных убытков. Поэтому каждая компания располагает собственными юристами, которые находятся в поисках причин и факторов, позволяющих выставить отказ в перечислении компенсации.

Устный отказ в выплате страховки ничего не значит. Пока страховая фирма не предоставила официального письменного отказа с мотивированным решением, в выплате пассажиру отказано не было. В подобных ситуациях рекомендуется сразу составлять досудебную претензию (если страховщик затягивает с выплатами, не отвечает за запросы), что заставит сотрудников компании работать быстрее.

Если пассажир автобуса предоставил все необходимые документы, а страховая незаконно

отказывает в перечислении обязательной компенсации, то отказ обжалуется в суде.

Положительное решение от судебных инстанций не только заставит страховщика выплатить всю полагающуюся сумму компенсации, но и наложит штрафные санкции (какой штраф будет конкретно, говорить сложно, потому что в каждом случае он определяется индивидуально).

4.8. Режим труда и отдыха водителя автобуса

Требования к режиму работы и отдыха водителей изменились. Новым правилам, вступившим в силу с 1 января 2021 года, обязаны подчиняться не только штатные шофёры, но и все сотрудники, получившие в пользование служебные автомобили, а также индивидуальные предприниматели, самостоятельно управляющие транспортными средствами.

Попытки управлять транспортным средством в состоянии переутомления часто заканчиваются трагически. Поэтому к режиму работы водителей предъявляются особые требования, а правила, согласно которым нормируется рабочее время водителя, устанавливаются отдельным документом, утверждённым приказом Минтранса от 16.10.2020 № 424.

Работодатели обязаны учитывать эти правила при составлении графиков работы персонала, управляющего транспортными средствами. Исключение – сотрудники, которые выполняют международные перевозки, не выезжают на дороги общего пользования, управляют пожарными автомобилями, и некоторые другие категории водителей.

Обратите внимание! Недостаточно просто прописать во внутренних документах организации правильный режим труда и отдыха для водителей, нужно ещё и следить за его соблюдением. На практике для этой цели используются тахографы – контролирующие нормы труда и отдыха водителей.

Нормы труда и отдыха водителей

Режим труда водителей, как и остального персонала, предусматривает нормирование рабочих часов: Нормальная продолжительность рабочего времени не должна превышать 40 часов в неделю.

Длительность рабочего дня – 9 часов с допустимым увеличением рабочего времени до 10, а в исключительных случаях – до 10 часов, но не чаще двух раз в неделю.

Это время можно увеличить еще на два часа, чтобы доехать до стоянки или закончить поездку.

Отработав смену, работник должен отдыхать не менее 11 часов. Сокращать время отдыха водителей между сменами можно максимум на 2 часа и не более трёх раз в неделю.

Иногда в связи со служебной необходимостью водителям устанавливается ненормированный рабочий день. Закон разрешает вводить такой режим работы с согласия профсоюза и только в отношении:

- сотрудников, управляющих легковыми автомобилями, кроме такси;
- водителям машин, используемых в полевых условиях для проведения геологоразведочных, изыскательских и топографогеодезических работ.

Но даже наличие в трудовом договоре пункта о ненормированном рабочем времени не отменяет всех ограничений: водитель должен работать не более 9 часов в день с возможностью дважды в неделю увеличить время работы до 10 часов. За ним сохраняется право продлить своё рабочее время, чтобы доставить груз в конечную точку маршрута или проследовать к месту стоянки. ***ВАЖНО! Даже при ненормированном графике суммарная продолжительность управления транспортным средством не должна превышать: 56 часов в неделю; 90 часов за две недели подряд.***

Какие периоды входят в режим работы водителя

Режимом работы называют порядок, в котором чередуется время труда и отдыха водителей.

Время труда охватывает следующие периоды:

- ✓ время управления транспортным средством;
- ✓ время работы, не связанной с управлением транспортным средством (заправка или



техническое обслуживание автомобиля, прохождение предрейсового или послерейсового медосмотра, стоянка в ожидании погрузочно-разгрузочных работ или любой простоя не по вине работника);

- ✓ время специальных перерывов для отдыха от управления транспортным средством.

ВАЖНО! Специальные перерывы во время долгих поездок необходимы каждому водителю. Перерыв должен длиться не менее 45 минут, а наступать он должен не позднее 4 часов 30 минут непрерывного управления транспортным средством. Специальный перерыв можно делить на части. При этом первый перерыв делают как минимум на 15 минут, второй — на 30 минут.



Рис. 107.

Если сотрудник работает в составе группы (экипажа), периоды, которые он провёл в пути, не участвуя в управлении транспортным средством, рабочим временем не считаются. Поэтому они не учитываются при расчёте заработной платы, а оплачиваются в особом порядке – работник получает дополнительное вознаграждение, размер которого определяется нормативными документами работодателя.

Обратите внимание! Сколько бы ни длился рабочий день водителя, по Трудовому кодексу РФ он не имеет права работать по совместительству на должности, связанной с управлением транспортными средствами или их движением (ст. 329 ТК РФ).

Что входит во время отдыха водителя

Отдых – общее понятие, объединяющее свободные от работы периоды времени между частями рабочего дня, сменами и рабочими неделями. Сюда же относится отпуск – основной или дополнительный. Например, за работу в условиях ненормированного рабочего дня сотруднику полагается как минимум три дополнительных дня отпуска ежегодно.

Вид отдыха и продолжительность времени отдыха:

- **Ежедневный (междусменный)** – не менее чем в два раза дольше рабочей смены, трижды за период допускается уменьшить междусменный отдых до 9 часов.
- **Еженедельный (выходные дни)** – не менее 42 часов непрерывного отдыха.
- **Ежегодный оплачиваемый отпуск** – не менее 28 календарных дней.
- **Перерывы в течение рабочего дня для отдыха и питания** – не менее 30 минут и не более 2 часов, а если смена длится более 8 часов, допускается 2 перерыва суммарной продолжительностью до 2 часов.
- **Перерывы между частями рабочего дня** – не более 5 часов суммарно в течение



рабочего дня, а для сотрудников, выполняющих городские и пригородные пассажирские и багажные перевозки – не более 3 часов суммарно.

Обратите внимание! Перерывы между частями рабочего дня положены не всем работникам, а только тем, чей рабочий день по условиям трудового договора и локальных актов делится на части. Деление рабочего дня водителя на части стало возможным благодаря последним изменениям в законодательстве.

Установка графика работы водителей

Чтобы при планировании работ учесть все особенности режима труда и отдыха водителей, заранее составьте график и ознакомьте с ним персонал.

График определяет: рабочие и выходные дни; время начала и окончания работы; количество и продолжительность перерывов для отдыха и питания, а также время их начала и окончания. Готовый график необходимо согласовать с профсоюзом, утвердить решением руководителя организации и довести до ведома работников не позже чем за месяц до вступления в силу.

ВАЖНО! Если режим труда и отдыха водителя отличается от общего графика работы организации, не забудьте отразить этот факт в трудовом договоре.

Учёт рабочего времени водителей

Обычно отработанные шофёрами часы учитываются поденно, исходя из данных путевых листов и тахографов, и вносятся в таблицу учёта рабочего времени. Но нестандартный график, по которому работают многие водители, особенно занимающиеся перевозками пассажиров и грузов на большие расстояния, порой не позволяет соблюдать дневную или недельную норму рабочего времени. Поэтому в таких случаях приходится прибегать к суммированному учёту рабочего времени с учётным периодом 1 месяц – с разрешения профсоюза этот интервал можно продлить до 3 месяцев.

Вывод: Режим труда и отдыха водителя автобуса, микроавтобуса или грузовика, а также любого сотрудника, управляющего служебным автомобилем в рабочее время, устанавливается отдельным документом – правилами Минтранса.

Утверждённый работодателем график не должен противоречить этим правилам, а все отработанные водителями часы необходимо фиксировать в путевых листах и таблице учёта рабочего времени.

4.9. Характеристики и функции технических устройств (тахографов), применяемых для контроля за режимами труда и отдыха водителей

Для повышения уровня безопасности пассажирских перевозок и транспортировки грузов правительство обязывает оснастить тахографами автотранспортные средства, используемые в коммерческой деятельности.

Тахографом называют специализированное устройство, которое устанавливается на борту автотранспортного средства и обеспечивает непрерывную фиксацию информации о скоростном режиме авто, маршруте следования, пробеге за определенный временной период, кратковременных остановках и длительных стоянках.

Устанавливается тахограф исключительно сертифицированными мастерскими, данные о которых находятся в соответствующем перечне Роскомнадзора. Установка и настройка работы оборудования самостоятельно либо с помощью мастеров, не имеющих разрешения на данный вид деятельности, не допускается – за это предусмотрены штрафные санкции.

Данные тахографа записываются в память, не подлежат коррекции или удалению. Информация о выполнении каких-либо манипуляций с тахографом, направленных на исправление информации, сразу же фиксируется и становится доступной для контролирующих служб. На основании зафиксированных тахографом показаний можно получить информацию о периоде работы и отдыха лица, управляющего авто. Поэтому тахограф называют бортовым самописцем, а также автомобильным «чёрным ящиком».

На все сопрягаемые узлы прибора устанавливаются пломбы. Тахограф активируется под конкретное транспортное средство и калибруется.



До настоящего времени тахографы выпускались в двух вариантах – *аналоговом* и *цифровом*. Первые выводятся из эксплуатации, сегодня их использование запрещено законодательством. Такое решение властей обусловлено тем, что особенности работы аналогового тахографа допускают возможность корректировки данных.

Цифровые тахографы более совершенны. Принцип работы данных устройств таков. При запуске двигателя авто и идентификации водителя (необходимо вставить в корпус бортового самописца цифровую чип-карту) активируется датчик скорости, размещенный в трансмиссии.

Во время работы автотранспортного средства данные датчика поступают в интегрированную память устройства. Они сохраняются как во встроенной памяти, так и на чип-карте, которая должна находиться в корпусе прибора все время, пока работает автотранспорт. По принципу работы цифровые приборы разных производителей, моделей, модификаций схожи между собой.

Рекомендуется выгружать информацию на сторонний носитель (например, в память компьютера) каждые 28 дней – таким образом вы обеспечите корректность получаемой информации. Желательно сохранять полученные тахографом данные на протяжении двух лет – они могут потребоваться для проверки контролирующими службами, решения спорных вопросов и других целей. Любые попытки вскрытия прибора или другого вмешательства в его работу скрыть невозможно, за такие действия предусмотрено административное взыскание в виде штрафа.

Тахографы собирают подробную информацию не только об основных показателях транспортного средства, но и о работе конкретного водителя. Такая информация помогает контролировать и анализировать данные о персонале, а соответственно – оптимизировать работу автопарка, минимизировать риск возникновения аварийных ситуаций.

Задач у них несколько:

- устройство синхронизировано с навигационным оборудованием, поэтому позволяет выполнять GPS-мониторинг автотранспортных средств, получать актуальную информацию по скорости и фактическому пробегу (она считается более точной по сравнению с показаниями спидометра и одометра);
- использование данных, зафиксированных тахографом, в качестве доказательства при решении спорных вопросов между водителем и сотрудниками ДПС или других контролирующих служб;
- оценка эффективности работы персонала предприятия и логистических решений. На основании полученной тахографом информации владелец транспорта может строить более удобные маршруты, оптимизировать работу парка транспортных средств, а соответственно – сокращать затраты на обслуживание автотранспорта;
- получение четкой картины расхода на эксплуатацию автотранспорта, исключение его нецелевого использования персоналом;
- сохранность имущества предприятия – за счет более рационального управления автотранспортом. Зная, что работамашины отслеживается и контролируется, водители не будут допускать превышения скоростного режима и других нарушений.

Алгоритм работы с тахографом предельно простой:

- ✓ проверяем работоспособность прибора, наличие в принтере нужного количества бумаги;
- ✓ вставляем чип-карту в слот прибора до характерного щелчка – это необходимо для активации бортового самописца;
- ✓ проходим процесс аутентификации, на приборной панели загораются соответствующие кнопки, на дисплее отображаются данные лица, управляющего автотранспортным средством;
- ✓ по завершении авторизации вводим в тахограф информацию о стартовой точке маршрута;
- ✓ запускаем мотор.

В процессе движения автотранспорта все данные записываются в автоматическом режиме. По прибытии в пункт назначения или на место стоянки водитель должен:



- ввести в тахограф данные пункта назначения (стоянки);
- вытащить чип-карту из слота устройства.

После этого, вставляя чип-карту, необходимо указать предыдущий период как «отдых», иначе время стоянки будет зафиксировано как рабочее время, такая ошибка считается нарушением. Во время кратковременной стоянки авто можно не вынимать карту, но в тахографе следует установить режим «отдых», иначе будет фиксироваться рабочее время.

Правила эксплуатации тахографов регламентированы законодательством. За их нарушение предусмотрена административная ответственность.

Всю законодательную базу знать невозможно, однако **важно запомнить несколько основных моментов:**

- транспорт не отправляется в рейс без таких приборов. Также запрещается эксплуатация машины, если тахограф неисправен. Ответственность за игнорирование этой нормы ложится как на лицо, управляющее автотранспортным средством, так и на владельца транспорта (компанию или индивидуального предпринимателя);

- тахограф активируется непосредственно перед выездом на линию;

- индивидуальная чип-карта водителя не передается сторонним лицам. Лицо, управляющее автотранспортным средством, не имеет права пользоваться чужим идентификатором;

- вскрытие тахографов запрещается законом. При выявлении факта взлома пломб или иных попыток вмешательства в работу устройства представители контролирующей службы выписывают штраф;

- водитель обязан соблюдать режим рабочего времени и отдыха в соответствии с нормированием труда. Если в рамках проверки будет выявлено превышение нормы, водитель понесет ответственность;

- доступ к информации, зафиксированной тахографом, предоставляется сотрудникам контролирующих служб по первому требованию. Именно поэтому необходимо постоянно контролировать наличие бумаги в принтере. Целесообразно всегда держать в машине запас термобумаги;

- устройство должно быть откалибровано в соответствии с нормативными актами. Под калибровкой подразумевают замер характеристик автотранспортного средства и настройку прибора на замеренные величины. Данную процедуру проводят сотрудники специализированной службы;

- если прибор вышел из строя, необходимо незамедлительно обратиться в сервисную службу. Если поломка произошла на маршруте, следует вернуться на базу или доехать до места ближайшей стоянки и сразу же обратиться в сервис.



Рис. 108.

К основным преимуществам оснащения тахографами автотранспортных средств относятся:

- повышение ответственности водительского состава компании. Каждому водителю выдается идентификатор (чип-карта). Это дает возможность отслеживать и контролировать действия конкретного сотрудника на протяжении всего маршрута следования автотранспорта. Водитель знает, что для него действует персональная ответственность, и это его дисциплинирует;

- повышение доходности предприятия – за счет оптимизации расходов на содержание парка автотранспортных средств риск слива топлива или использования транспорта компании в личных целях сведен к нулю;

- юридическая страховка как персонала, так и работодателя. Данные, полученные тахографом, могут быть использованы в трудовых спорах, связанных с нормированием и оплатой труда. Ни водитель, ни его работодатель не смогут предъявить друг к другу необоснованных

претензий. Кроме того, работодатель сможет оценить стиль вождения каждого наемного сотрудника, определить уровень его благонадежности и добросовестности.

Бортовые самописцы являются источниками данных, которые используются при расследовании дорожно-транспортных происшествий. С их помощью можно объективно оценить ситуацию и установить виновных.