

УДК 342.7

***К НЕКОТОРЫМ ВОПРОСАМ ВЫЯВЛЕНИЯ НАРУШЕНИЙ ТРЕБОВАНИЙ,  
ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫХ ПРАВИЛАМИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ К БУКСИРОВКЕ МЕХАНИЧЕСКИХ  
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ***

***Назаров С.В.***

*к.ю.н.*

*Федеральное казенное учреждение «Научный центр безопасности дорожного движения» Министерства внутренних дел Российской Федерации,  
Москва, Россия*

***Овчинников А.Э.***

*Адвокат,*

*Адвокатский кабинет адвоката Овчинникова Александра Эдуардовича,  
г. Москва, Россия*

***Аннотация***

Статья посвящена вопросам выявления нарушений требований Правил дорожного движения Российской Федерации при буксировке механических транспортных средств. Даны предложения по изменению и дополнению действующего законодательства в регулируемой сфере.

**Ключевые слова:** буксировка механических транспортных средств, гибкая сцепка, жесткая сцепка, перевозка людей, гололед, гололедица.

***TO SOME QUESTIONS OF IDENTIFICATION OF VIOLATIONS OF THE  
REQUIREMENTS IMPOSED BY THE RULES OF THE ROAD OF THE RUSSIAN  
FEDERATION TO TOWING OF MOTOR VEHICLES***

***Nazarov S.V.***

*PhD in law*

*Federal state institution «Scientific center of road safety» of the Ministry of internal Affairs of the Russian Federation»,  
Moscow, Russia.*

***Ovchinnikov A. E.***

*Lawyer*

*Ovchinnikov Alexandr Eduardovich law office,*

*Moscow, Russia.*

## **Abstract**

The article is devoted to the issues of identifying violations of the requirements of the Traffic Rules of the Russian Federation when towing motor vehicles. Proposals are made to amend and supplement the current legislation in the regulated area.

**Keywords:** towing of motor vehicles, flexible coupling, rigid coupling, transportation of people, ice, ice.

Правила дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД) содержат понятия и термины, которые не нашли своего разъяснения в п. 1.2. ПДД [1]. В интересах правоприменительной практики их необходимо разъяснить. Будем исходить из устоявшихся определений в технической литературе по автомобильной тематике, метеорологии и судебной практики.

«Буксировка» – передвижение одного транспортного средства, называемым буксируемым (которое часто неисправно), другим транспортным средством называемым буксирующим.

«Гибкая сцепка» – металлический трос или эластичный тканевый фал с крюками или петлями на обоих его концах, обладающий достаточным запасом прочности.

«Жесткая сцепка» – устройство, которое представляет собой металлическую трубу с петлями на обоих ее концах или жесткий металлический треугольник из негнущихся труб или балок с тремя петлями в каждой из его вершин. Конструкция

жесткой сцепки в виде треугольника обеспечивает при прямолинейном движении точное следование буксируемого транспортного средства траектории движения буксирующего, а при поворотах – минимальное смещение от траектории движения буксирующего транспортного средства. Жесткая сцепка работает по принципу движения транспортного средства с прицепом, где в качестве прицепа выступает буксируемое транспортное средство.

Буксировка методом «частичной погрузки транспортного средства» – предполагает погрузку передней или задней оси буксируемого транспортного средства на специальное буксировочное устройство буксирующего транспортного средства или на само буксирующее транспортное средство (его кузов).

«Гололедица» - метеорологами определяется как лед или слой снега, утрамбованный до твердого состояния, в результате чего образуется скользкая поверхность. Гололедица возникает в тех местах, где перед заморозками стояла вода, или там, где вследствие движения транспорта либо большого количества пешеходов выпавший снег уплотняется. Чаще всего это происходит на проезжей части дорог и тротуарах. Образованию гололедицы способствуют также погодные условия: выпавшие накануне осадки в виде дождя или снега, минусовая температура воздуха.

Здесь же следует отметить, что метеорологи называют «гололедом» слой льда, образовавшийся на поверхности земли и расположенных на ней объектах во время выпадения осадков в виде дождя вследствие его замерзания. Гололеду обычно сопутствуют близкая к нулю температура воздуха, высокая влажность, ветер. Толщина слоя льда, появившегося при гололеде, может достигать нескольких сантиметров. Причем покрывает он не только горизонтальные, но и вертикальные поверхности – цокольные части строений, деревья. Особенно подвержены обмерзанию обдуваемые ветром объекты – мосты и их опоры, эстакады, столбы.

С точки зрения управляемости и устойчивости автомобиля на дороге гололед значительно опаснее гололедицы. Коэффициент сцепления смачиваемой водой поверхности гораздо ниже, чем при отсутствии осадков в виде дождя. Это заметно отражается на скорости движения. При гололеде максимальная безопасная скорость движения на трассе находится в пределах 30 - 40 км/ч, а при гололедице - 60 - 70 км/ч.

Более того, в гололедицу у водителя остается шанс найти на проезжей части поверхность, на которой перед наступившим морозом не было воды, или которую другие автомобили еще не отполировали до блеска, чтобы колесам его машины было за что зацепиться. В гололед замерзающий дождь покрывает всю проезжую часть дороги вне зависимости от того, сколько автомобилей по ней уже проехало.

Требованием п. 20.4. ПДД запрещают буксировку транспортных средств в гололедицу на гибкой сцепке. По-нашему мнению этого требования для обеспечения безопасности дорожного движения недостаточно. Необходимо внести в ПДД изменения, а именно, требования, запрещающие буксировку транспортных средств в условиях гололеда на жесткой сцепке со скоростью более 40 км/ч. Кроме того, необходимо внести в Правила дорожного движения РФ, в главу 1 «Общие положения», изменения, дополнив ее следующими понятиями и терминами: «Буксировка», «Гибкая сцепка», «Жесткая сцепка», Буксировка методом «частичной погрузки транспортного средства», «Гололедица», «Гололед».

Далее, сотрудники ДПС должны иметь четкое представление о том, чем отличается гололедица от гололеда. Гололедица образуется от выпавших накануне осадков в виде дождя или снега и минусовой температуры воздуха, в то время как гололед непосредственно во время выпадения осадков в виде дождя вследствие его замерзания. Поскольку гололед значительно опаснее гололедицы, необходимо дополнить действующее законодательство запретом на осуществление буксировки

транспортных средств на гибкой сцепке в гололед.

Требования п. 20.4 ПДД содержат запрет на буксировку двухколесными мотоциклами, а также таких мотоциклов, и не содержат запрет на буксировку трехколесными мотоциклами, а также таких мотоциклов. Вместе с тем требования п. 20.2 ПДД содержат запрет на перевозку людей в буксируемом автобусе, троллейбусе и в кузове буксируемого автомобиля при буксировке на гибкой или жесткой сцепке.

По нашему мнению, в п.20.2 ПДД имеется пробел. Не предусмотрен запрет на перевозку людей в боковом прицепе буксируемого трехколесного мотоцикла на гибкой или жесткой сцепке. Необходимо внести в п. 20.2 ПДД соответствующие изменения, а именно запрет на перевозку людей в прицепе трехколесного буксируемого мотоцикла. Вместе с тем, вопрос о нахождении пассажиров в салоне буксируемого легкового автомобиля считаем открытым и требующим дальнейшей экспертной и правовой оценки, поскольку автомобиль в отличие от трехколесного мотоцикла, обладает при движении большей устойчивостью.

Перейдем теперь к рассмотрению содержания возможных нарушений водителями требований, предъявляемых Правилами дорожного движения РФ к буксировке механических транспортных средств, изложенных в главе 20 этих Правил и их визуального выявления сотрудниками ДПС.

Прежде всего необходимо понимать, что движение транспортного средства (например, грузового или легкового автомобиля) с прицепом не является буксировкой. В главе 20 Правил дорожного движения РФ идет речь исключительно о буксировке одним механическим транспортным средством (буксирующим) другого механического транспортного средства (буксируемого). Вместе с тем согласно главы 1 Общие положения Правил дорожного движения РФ:

«Механическое транспортное средство» – транспортное средство,

приводимое в движение двигателем. Термин распространяется также на любые тракторы и самоходные машины.

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

Из изложенного следует, что движение механического транспортного средства с прицепом не является буксировкой. Например, перевозка легковым автомобилем специального передвижного туалета (прицеп туалета на колесах) не будет являться буксировкой, поэтому к ней нельзя будет применять требования, изложенные в главе 20 Правил дорожного движения РФ. Следует также отметить, что Правила дорожного движения РФ не запрещают буксировку автопоезда (механического транспортного средства, сцепленного с прицепом). Очевидно также, что не будет являться буксировкой перевозка одного механического транспортного средства другим путем полной погрузки. Речь в данном случае может идти об эвакуации или транспортировке транспортного средства.

Рассмотрим буксировку механических транспортных средств на: жесткой и гибкой сцепке, методом частичной погрузки, с точки зрения возможных нарушений и их визуального выявления.

Жесткое буксирующее устройство, о котором говорится в п. 10 Основных положений, по допуску транспортных средств к эксплуатации ПДД, в зависимости от конструктивного исполнения может быть только двух типов: «штанга – буксирная вилка» и «треугольник – буксирные вилки». Общие технические требования и методы испытаний такого буксирующего устройства изложены в ГОСТ 25907-89[2]. Жесткое буксирующее устройство позволяет отбуксировать механическое транспортное средство с неисправной тормозной системой, поскольку оно более надежно, чем гибкая сцепка. Однако при этом водителю

буксирующего транспортного средства необходимо помнить, что на тормозную систему его транспортного средства дополнительную нагрузку оказывает масса буксируемого автомобиля. Буксировка транспортных средств с недееспособной тормозной системой возможна с помощью жесткого буксирующего устройства только в том случае, если их фактическая масса меньше половины фактической массы буксирующего транспортного средства. Буксировать на жесткой сцепке нельзя также, если нет возможности ее надежного крепления, и есть риск ее разъединения во время буксировки. Жесткая сцепка используется, как правило, когда приходится буксировать достаточно большое транспортное средство. Вызвано это тем, что большой массы буксируемое транспортное средство может набрать инерцию и ударить буксирующее транспортное средство. Жесткая сцепка для буксировки легковых автомобилей используется достаточно редко, так как ее конструкция достаточно большая и занимает много места, а также потому, что у многих автомобилей попросту отсутствуют специальные крепления для такого приспособления. В силу своей конструкции (формы) она предназначена в основном для буксировки грузовых автомобилей, тягачей, автобусов и троллейбусов, строительной техники. Если конструкция жесткой сцепки обеспечивает при прямолинейном движении следование буксируемого транспортного средства по траектории буксирующего, то наличие водителя за рулем буксируемого транспортного средства в этом случае не обязательно. В этом случае форма конструкции жесткой сцепки имеет три точки крепления. При буксировке на жесткой сцепке расстояние между буксирующим и буксируемым транспортными средствами должно быть обеспечено не более 4 метров, длина конструкции жесткой сцепки соответственно также не должна превышать 4 метров. Таковы частные требования, предъявляемые в настоящее время законодателем исключительно к буксировке на жесткой сцепке.

Пунктом 9 Основных положений по допуску транспортных к эксплуатации ПДД устанавливаются требования, согласно которым при буксировке механических транспортных средств с использованием гибкой сцепки, на металлическом тросе или эластичном тканевом фале, на этом гибком связующем звене должны быть размещены предупредительные устройства в виде флажков или щитков размером 200 x 200 мм с нанесенными по диагонали красными и белыми чередующимися полосами шириной 50 мм со световозвращающей поверхностью. При этом количество таких устройств должно быть не менее двух. Длина конструкции гибкой сцепки соответственно также не должна превышать 4 - 6 метров.

Буксировка транспортных средств с неисправной тормозной системой на гибкой сцепке запрещена. В буксируемом на гибкой сцепке транспортном средстве всегда должен находиться водитель. Запрещена буксировка транспортных средств на гибкой сцепке в гололедицу. Следует отметить, что данный вид сцепки является самым простым и встречается чаще всего. Для использования гибкой сцепки, на автомобиле должны быть специальные крепежи для буксировки, как в передней, так и в задней части автомобиля. У современных моделей автомобилей крепления для буксировки находятся в багажнике. А при необходимости буксировки вкручиваются в специально обустроенные отверстия в бамперах (переднем и заднем) автомобиля. Такой вид буксировки чаще всего используется для буксировки легковых автомобилей. Буксировка в гололедицу на гибкой сцепке запрещена. Перевозка пассажиров в кабине легкового автомобиля во время его буксировки другим механическим транспортным средством действующей редакцией ПДД не запрещена (см. главу 20 Правил). Таковы частные требования, предъявляемые в настоящее время законодателем исключительно к буксировке на гибкой сцепке.



Нельзя не сказать несколько о материале изготовления буксировочного троса и его качествах.

Трос для буксировки транспортных средств может быть металлическим, капроновым, синтетическим. Стальной трос представляет собой свитые в жгут стальные проволоки, предварительно подвергнутые термической обработке, что придает им значительную прочность. Технические характеристики такого изделия жгута в значительной степени зависят от количества свитых проволок и от метода их скручивания.

Положительные качества металлического каната: прочность (трос выдерживает большие нагрузки); надежность; устойчивость к перетиранию. Отрицательные качества металлического каната: большой вес; подвержен воздействию коррозии в случае отсутствия специальной смазки, оболочки, или использования оцинкованных проволок; не так эластичен; занимает достаточно много места; в случае если лопнет, может причинить вред, как человеку, так и повредить транспортное средство.

Синтетические ремни/канаты для буксировки. Синтетические ремни для буксировки транспортных средств могут изготавливаться из нейлона, кевлара, поливинилхлорида. Они могут быть плетеными (плоский ремень) или витыми (канат) в зависимости от метода их изготовления. По прочности синтетические ремни/канаты уступают металлическому тросу, за исключением изделий из кевлара. Ремни/канаты, изготовленные из кевлара, могут даже превосходить стальные тросы по выносливости.

Положительные качества синтетических ремней для буксировки: компактность; малый вес; длительный срок эксплуатации, эластичность и способность амортизировать рывок буксирующего автомобиля во время буксировки; невысокая стоимость (за исключением изделий изготовленных из

кевлара). Отрицательные качества синтетических ремней для буксировки: не способны выдерживать большие нагрузки (за исключением троса изготовленного из кевлара); неустойчивы к перетиранию.

Так, для буксировки легкового автомобиля вполне достаточно синтетического ремня/троса. Такую нагрузку выдержит любой качественно изготовленный синтетический ремень/трос для буксировки. Для тяжелых внедорожных автомобилей и грузовых транспортных средств придется использовать стальной трос, толщину которого необходимо подбирать в зависимости от массы буксируемого автомобиля. Не следует забывать о том, что грузоподъемность тросов не соответствует массе буксируемого транспортного средства. При выборе троса нужно понимать, что его грузоподъемность должна быть, по крайней мере, на 35-50% больше массы буксируемого автомобиля. Так, например, если буксируется легковой автомобиль массой 1500 килограммов, то синтетический ремень/трос с номинальной нагрузкой 3500 килограмм будет надежным выбором. Захват троса/ремня - одно из самых важных действий при буксировке. Дело в том, что даже если используется прочный трос, который ни при каких условиях не разорвется при буксировке, могут не выдержать крепежные материалы. Следует обратить внимание на тросы с коваными карабинами. Место крепления троса к карабину самый уязвимый участок гибкой сцепки. Если соединение троса с карабином ненадежно, то следует выбирать трос с другим креплением. Трос крепиться только к специально предназначенному устройству: металлической проушине, которая располагается под бампером или фаркопу. На карабине и устройстве крепления для буксировки на транспортном средстве не должно быть никаких серьезных повреждений ржавчиной.

Однако безопасность буксировки определяется не только качеством тросов и креплений, а еще и водительскими навыками. Водитель буксируемого

транспортного средства должен следить за дистанцией до буксирующего транспортного средства, и за тем, чтобы трос/канат/ремень был постоянно натянут. Водителю буксируемого транспортного средства следует нажимать на педаль тормоза лишь во время рывка буксирующего транспортного средства, а затем, когда движение автомобилей восстановилось, нажатую педаль тормоза следует плавно отпускать. Нажимать на тормоз водителю буксируемого транспортного средства следует лишь в том случае, когда дистанция между буксирующим и буксируемым транспортными средствами сократилась, и трос/канат/ремень начал провисать. После того как дистанция между буксирующим и буксируемым транспортными средствами установится, водителю буксируемого транспортного средства следует начать снова плавно отпускать педаль тормоза.

Буксировка на жесткой и гибкой сцепке транспортных средств запрещена, когда у них не действует рулевое управление.

Если фактическая масса буксируемого транспортного средства с неисправной тормозной системой больше половины фактической массы буксирующего транспортного средства, то в этом случае допустима его буксировка методом частичной погрузки. Если буксируемых транспортных средств не действует рулевое управление, то в этом случае также допустима их буксировка методом частичной погрузки.

Буксировка методом частичной погрузки является наиболее сложным видом буксировки транспортных средств с точки зрения технологии ее реализации. Технология частичной погрузки позволяет буксировать транспортные средства с недействующей рулевой и тормозной системами, когда невозможно использовать жесткую и гибкую сцепки.

У законодателя никаких частных требований, предъявляемых исключительно к буксировке на жесткой сцепке, в настоящее время нет.

Обращает на себя внимание тот факт, что заводы - изготовители часто категорически не рекомендуют буксировать транспортные средства с автоматической коробкой переключения передач и полноприводные транспортные средства каким бы то ни было из трех перечисленных способов: на жесткой или гибкой сцепке, также методом частичной погрузки. Передача крутящего момента на автоматическую коробку передач во время буксировки транспортного средства может привести к поломке автоматической коробки передач и повлечь ее замену. В данном случае должно быть принято единственное решение – использование эвакуатора, при котором транспортное средство будет полностью поднято, и его колеса не будут соприкасаться с дорожным покрытием. Особенности буксировки транспортных средств, связанные с особенностями их конструкции, это отдельная большая тема, освещение которой не входит в настоящую обзорную статью.

В настоящее время участились страховые мошенничества, когда владелец такого транспортного средства, попавшего в дорожно-транспортное происшествие, пытается получить со страховой компании денежные средства, в том числе и за пришедшую в негодность автоматическую коробку передач. Несмотря на то что его транспортное средство буксировалось до того, как оно попало в аварию одним из трех перечисленных выше способов, а не рекомендованным заводом изготовителем перемещения неисправного транспортного средства с помощью полной погрузки на эвакуаторе. По нашему мнению, способ буксировки транспортного средства должен быть отражен в материалах административного дела или в проверочном материале.

При буксировке на гибкой или жесткой сцепке запрещается перевозка людей в буксируемом транспортном средстве и в кузове буксируемого транспортного средства. Нахождение людей также запрещено в кабине или кузове буксируемого транспортного средства, а также в кузове буксирующего, если осуществляется

буксировка способом частичной погрузки. Водители, управляющие буксирующими транспортными средствами, должны иметь право на управление транспортными средствами в течение двух или более лет. Иными словами, буксировка запрещена, если водитель буксирующего транспортного средства получил водительское удостоверение менее двух лет назад. Стаж водителя буксируемого транспортного средства значения не имеет, ПДД не содержат никаких ограничений по стажу водителя буксируемого транспортного средства. Запрещается буксировка: двух и более транспортных средств; двухколесными мотоциклами без бокового прицепа, а также таких мотоциклов. Транспортные средства, буксирующие механические транспортные средства, должны двигаться со скоростью, не превышающей 50 км/ч (см. п. 10 ПДД). На буксируемом механическом транспортном средстве при его буксировке должна быть включена аварийная сигнализация (см. п. 7.1 ПДД). Если аварийная сигнализация у буксируемого механического транспортного средства отсутствует или не работает, то в этом случае на его задней части должен быть закреплен знак аварийной остановки (см. п. 7.3 ПДД). Как видно все вышеизложенные требования ПДД, которыми должны руководствоваться водители буксирующих и буксируемых механических транспортных средств легко могут быть проконтролированы сотрудниками ДПС визуально.

Нельзя забывать о том, что водители буксируемых механических транспортных средств продолжают оставаться полноправными участниками дорожного движения и должны иметь при себе все необходимые документы. У буксируемого в светлое время суток транспортного средства должны быть включены фары ближнего света или дневные ходовые огни (смотри п. 19.5 ПДД). Если буксировка транспортного средства происходит в темное время суток или в условиях недостаточной видимости, то у буксируемого механического транспортного средства должны быть включены габаритные огни (см. п. 19.1 ПДД).

Подводя итоги, можно сказать, что мы обзорно рассмотрели все требования, предъявляемые Правилами дорожного движения РФ к водителям, участвующим в буксировке механических транспортных средств, особенности их применения и убедились в возможности их визуального выявления сотрудниками ДПС.

### **Библиографический список:**

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения»[Электронный ресурс]. – Режим доступа –URL: <http://www.consultant.ru> (Дата обращения 05.04.2021).
2. ГОСТ 25907-89 «Устройства буксирные автомобилей. Общие технические требования. Методы испытаний». - М.: Издательство стандартов, 1989.

*Оригинальность 86%*