

Общероссийский проект «Безопасность Дорожного Движения»

А. Приходько

**ПРАВИЛА
ДОРОЖНОГО
ДВИЖЕНИЯ РФ
С КОММЕНТАРИЯМИ**

с последними изменениями
на 2026 год



МОСКВА

УДК 656.1
ББК 39.808
П77

Приходько, Алексей Михайлович.
П77 Правила дорожного движения РФ с комментариями: с последними изменениями на 2026 год / А. Приходько. — Москва : Эксмо, 2025. — 352 с. : цв. ил. — (Автошкола).

ISBN 978-5-04-228153-2

В книге представлен полный текст Правил дорожного движения в редакции, вступающей в силу с 2026 года. Пособие содержит необходимые пояснения и актуальные ответы на самые распространенные вопросы автомобилистов, а также полезные комментарии и рекомендации для опытных автолюбителей, которых нет в основном тексте ПДД. Автор знакомит читателей с информацией, содержащейся в ГОСТах, СНИПах, постановлениях и указах, в законе «О полиции» и прочих документах, регламентирующих дорожное движение, приводит ссылки на их официальные тексты в действующей редакции.

**УДК 656.1
ББК 39.808**

ISBN 978-5-04-228153-2

© Текст. А. Приходько, 2025
© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо»,
2025

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

В Ваших руках довольно интересная книга. Она похожа и не похожа на своих «коллег». Похожа, потому что представляет собой комментированный текст Правил дорожного движения Российской Федерации. И все-таки это другая книга. Давайте разбираться.

Одной из самых популярных книг, созданных на основе Правил дорожного движения, является «ПДД для “чайников”, которую выпускает наше издательство. Издание «ПДД для “чайников” адресовано тем читателям, которые готовятся к экзаменам в автошколе или делают первые шаги в освоении науки грамотного и безопасного вождения транспортного средства.

Подходит ли для этих целей настоящее издание — комментированные Правила дорожного движения? Конечно! Здесь вы тоже найдете развернутые пояснения ко всем пунктам Правил, снабженные иллюстрациями, которых в книге около 400, — это поможет Вам и подготовиться к экзамену, и еще раз подучить Правила. А ведь это как раз то, что нужно начинающему водителю.

Но разница в том, что эта книга не только для начинающих водителей. Рано или поздно наступает время, когда водитель перестает быть «чайником» и хочет знать больше того, что может предложить текст Правил. Например, о каком конкретном расстоянии идет речь в пункте «Ограниченная видимость»? По какому принципу устанавливаются знаки дорожного движения? Кому именно и на каком основании разрешено пользоваться синим проблесковым маячком — «мигалкой»? Или, скажем, нужно ли покидать свое транспортное средство после того, как его остановил инспектор ГИБДД? И таких вопросов с каждым днем становится все больше.

Действительно, в ПДД такой информации нет, но она есть в других документах — ГОСТах, СНИПах, постановлениях Правительства РФ, законе «О полиции» и т. д. Владение этой информацией не только позволяет

водителю чувствовать себя более защищенным, но и помогает максимально грамотно аргументировать свою точку зрения при разборе той или иной дорожной ситуации или в диспуте с инспектором ГИБДД.

Конечно, есть Интернет, но ведь еще нужно знать, какой документ искать в глобальной сети и где именно его искать. К тому же на это необходимо время. А ведь бывают такие случаи, когда счет времени идет на минуты. При этом в Интернете бывает много устаревших, утративших силу документов.

Для этого мы и создали такую книгу, в которой, кроме комментариев к Правилам, есть еще и ссылки на нормативные документы и законодательные акты в последней редакции. Если Вы даже что-то не найдете в самой книге, достаточно набрать в поисковике название необходимого документа (теперь Вы будете знать, какой именно документ Вам нужен) и прочитать его целиком.

Поэтому мы рекомендуем всегда держать эту книгу под рукой — достаточно положить ее в «бардачок». Надеемся, что она станет для Вас надежным другом и помощником.

Наш коллектив желает Вам безаварийной езды и надеется, что процесс вождения будет доставлять Вам лишь удовольствие.

ПРАВИЛА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Утверждены
постановлением Совета Министров —
Правительства Российской Федерации
от 23 октября 1993 г. № 1090

(со всеми изменениями и дополнениями)

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Настоящие 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.

Этот пункт Правил дорожного движения¹ следует понимать таким образом: организация дорожного движения на территории нашей страны регламентируется целым рядом нормативных документов. Но нам важно запомнить, что именно ПДД являются главным документом среди прочих, а все остальные документы должны базироваться на их требованиях и ни в коем случае им не противоречить. Поэтому Правила и должны стать для нас «истиной в конечной инстанции».

Правила дорожного движения возникли давно. Историки утверждают, что отцом первых Правил дорожного движения был римский император Гай Юлий Цезарь. Дело в том, что узкие улицы античного Рима часто не позволяли разъехаться колесницам и повозкам, которые при этом мешали не только друг другу, но и прохожим.

Учитывая тягу римлян упорядочивать все и вся, не стоит удивляться, что именно в Древнем Риме и возникли первые правила, в которых была сделана попытка регламентировать дорожное движение в «вечном городе» установлением одностороннего порядка движения на некоторых из улиц и запретом проезда частных колесниц по городу в определенное время суток. Иногородние «водители» обязаны были оставлять свои транспортные средства за пределами городской черты и передвигались по Риму пешком или на наемном «общественном транспорте» — паланкинах. Тогда же на римских

¹ Далее — Правила, или ПДД.

улицах появились первые регулировщики, в обязанности которых входило следить за порядком движения и соблюдением установленных предписаний.

В эпоху Средневековья римские традиции были надежно забыты: молодые европейские нации меньше всего волновала проблема наведения порядка на дорогах. И это не случайно, ведь ни один средневековый город не мог сравниться с Древним Римом по размерам, количеству жителей и наличию развитой инфраструктуры, как раз и способствующей развитию транспортных коммуникаций. Понадобилось немало времени, прежде чем проблема организации дорожного движения вновь стала актуальной.

Случилось это в XVIII веке. Именно тогда в Европе наметились предпосылки для демографического взрыва, который привел к резкому увеличению населения Старого света и, в свою очередь, поставил задачу поиска новых подходов к своевременному обеспечению жителей Европы необходимыми средствами для жизни. Скоро выяснилось, что дороги, которые до недавнего времени прекрасно справлялись со своими обязанностями, теперь оказались неспособными вместить в себя увеличившийся и продолжающий увеличиваться поток гужевого транспорта и пешеходов.

От Европы не отставала и Россия. Бурная деятельность царя Петра напрямую оказалась связанной с решением транспортного вопроса. Поэтому неудивительно, например, что именно Петр I издал указ, запрещающий ездить без возниц на невзнузданных лошадях.

В начале XVIII века обязанности следить за порядком дорожного движения были возложены на полицию. При этом за нарушение этого порядка предусматривалась и соответствующая кара. Так, императрица Анна Иоанновна своим указом предусмотрела для нарушителей наказание от битья кнутом до ссылки на каторгу.

Естественно, что со временем правила обрастали все новыми пунктами. В указах конца XVIII века мы находим, например, такие предписания: «Когда случится подъехать к перекрестку, тогда ехать еще тише и осматриваться во все стороны, дабы кому повреждение не учинить или с кем не съехаться» или «на мостах через реки карет не обгонять, а ехать, напротив, порядочно и нескоро».

В 1883 году в Москве была издана «Инструкция городским Московской полиции», весомая часть которой отводилась «соблюдению порядка и безопасности на тротуарах, дорогах и бульварах».

А еще ранее — в XVIII веке — в Европе появились первые самодвижущиеся экипажи. В 1769 году француз Никола-Жозеф Кюньо создал первый паровой экипаж — прообраз современного автомобиля, и с этого момента Правила дорожного движения перешли на иной уровень. А в 1886 году

немецкими инженерами-изобретателями Карлом Бенцем и Готлибом Даймлером был построен автомобиль с бензиновым двигателем.

В 1868 году в Лондоне был установлен первый светофор семафорного типа, сконструированный с использованием газовых ламп зеленого и красного цвета, задачей которого было облегчить переход улицы в темное время суток. Устройство проработало около месяца, а потом взорвалось. В начале XX века в США появились первые электрические светофоры — тоже двухцветные, а в 1918 году там же появился и первый трехцветный светофор. В нашей стране он стал использоваться лишь 12 лет спустя.

В 1909 году в Европе была сделана первая попытка внедрить в пользование единые правила дорожного движения. В 1931 году на конференции в Женеве была принята «Конвенция о введении единообразия в сигнализацию на дорогах». В этой конференции принимали участие и представители СССР.

Ранее — в 1920 году — советское правительство издало Декрет СНК РСФСР от 10 июня 1920 г. «Об автодвижении по г. Москве и ее окрестностям (правила)», который принято считать первым отечественным нормативным документом, специально посвященным безопасности автодорожного движения. Этот документ регламентировал параметры разрешенной максимальной скорости на дорогах страны и определял круг лиц, на которых могла быть возложена ответственность за случаи нарушения. Этот же Декрет возлагал ответственность за соблюдение правил на специальное образование — Автоинспекцию при транспортном отделе Моссовета. И все-таки правил дорожного движения в привычном нам виде еще не существовало. Прототип первых Правил появился в СССР лишь в 1940 году (для сравнения: в Англии первые ПДД появились в 1931 году). К началу 60-х годов прошлого века на основе этого прототипа были созданы ПДД для союзных республик, и лишь в 1961 году появились первые единые «Правила движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам СССР», базировавшиеся на Международной конвенции 1949 года. После переутверждения в 1965 году эти Правила просуществовали вплоть до 1973 года, когда были заменены на Правила, в основу которых легла Международная конвенция 1968 года. Вплоть до 1987 года в эту редакцию Правил приказами МВД СССР вносились различные изменения.

После распада СССР, повлекшего появление на политической карте мира целого ряда новых независимых государств, появилась необходимость создания новых Правил дорожного движения для каждого нового государственного образования. Постановлением Правительства Российской Федерации от 24 июля 1992 г. № 520 Министерству внутренних дел было поручено разработать Правила дорожного движения Российской Федерации. Новые Правила были

утверждены постановлением Совета Министров — Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090. Именно этими Правилами мы сейчас и пользуемся.

Из новой редакции Правил были исключены положения, не имеющие непосредственного отношения к порядку дорожного движения. Исключенные положения были объединены в отдельный документ, получивший название «Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения».

До настоящего времени постановлениями Правительства РФ в текст Правил вносятся изменения и дополнения, призванные сделать документ максимально отвечающим современным реалиям и превратить его в эффективный инструмент организации и поддержания порядка дорожного движения.

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. 1.1).

Автомагистраль предполагает обязательное наличие разделительной полосы — конструкции, разделяющей разные проезжие части, предназначенные для движения в каждом направлении. Разделительная полоса обычно расположена несколько выше (конструктивно выделена) проезжей части или выполнена в виде специального ограждения, препятствующего выезду транспортных средств на встречные полосы движения. Такая дорога начинается сразу за знаком 5.1. Знак устанавливают в начале автомагистрали.



5.1

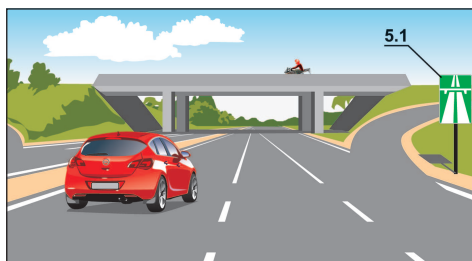


Рис. 1.1

С табличкой 8.1.1 знак устанавливается перед ближайшим к началу автомагистрали местом для разворота или перекрестком; с табличкой 8.1.3 или 8.1.4 — перед съездами на автомагистраль на пересечениях в разных уровнях, перед ближайшим к автомагистрали пересечением с дорогой, переходящей далее в автомагистраль; с табличкой 8.3.1 — перед выездом на автомагистраль на примыкании в одном уровне; с табличками 8.3.1, 8.3.2 — перед выездом на автомагистраль, начинающуюся на пересечении в одном уровне.

Можно предположить, что качество дорожного покрытия на автомагистралях должно быть соответствующим, хотя само определение «Автомагистраль» не дает для этого специального повода. Мало того, не всякая дорога с качественным покрытием является автомагистралью, а лишь та, как мы уже с вами выяснили, в начале которой установлен знак 5.1.

И вот что еще важно: требования Правил к движению по автомагистралям в равной степени относятся и к дорогам, обозначенным знаком 5.3 «Дорога для автомобилей».

Характеристики автомагистралей регламентируются СНиП РК 3.03-09-2003. Автомобильные дороги.

АВТОПОЕЗД — механическое транспортное средство, сцепленное с прицепом (прицепами).

Автопоездом называют результат комбинации механического транспортного средства с прицепом (прицепами). Одно из таких транспортных средств выполняет функцию тягача, а другое (другие) — прицепов, присоединенных к тягачу при помощи специальных соединений жесткого типа. Правила рассматривают такой состав в качестве одной транспортной единицы. К автопоездам относятся грузовые автомобили и тракторы, движущиеся с прицепом (прицепами), сочлененные автобусы и троллейбусы и даже трамваи. На автопоезде устанавливается специальный опознавательный знак. Проницательный читатель спросит: является ли автопоездом легковой автомобиль с полуприцепом? Да, является, но опознавательный знак этому автопоезду не требуется.

Следует сразу отметить, что буксировка одного транспортного средства другим под определение «автопоезд» не подпадает, потому что в данном случае налицо наличие именно **двух** механических транспортных средств, одно из которых по какой-то причине или ряду причин не может двигаться самостоятельно. Такие средства не могут быть рассмотрены как одна транспортная единица, а стало быть, автопоездом не являются.



Автопоезд

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, 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.



4.4.1

Предписания ПДД распространяют свое действие не только на водителей механических транспортных средств, но и на всех участников дорожного движения, к которым, конечно, относятся и велосипедисты. Для велосипедистов предусмотрены специальные знаки, разметка и даже сигналы светофоров. Мало того, в разделе 24 ПДД читатель найдет пункты, специально предназначенные для этих участников дорожного движения. К сожалению, в нашей стране велосипедистам уделяется не так много внимания, как, например, в Европе, где велосипедист является одним из основных (и очень уважаемых) участников дорожного движения, но постепенно с ситуация начинает меняться к лучшему, чему свидетельством служат изменения, внесенные в текст Правил в апреле 2014 года.

Велосипед не является механическим транспортным средством, хотя Правила оговаривают возможность применения на велосипеде электродвигателя. Однако лицо, управляющее велосипедом, безусловно, является водителем, и на него в полной мере распространяются предписания пункта 2 ПДД «Общие обязанности водителей».

ВЕЛОСИПЕДИСТ — лицо, управляющее велосипедом.

Определение «велосипедист» тоже появилось в ПДД лишь в 2014 году, что лишний раз подчеркивает, что велосипед становится полноправным средством дорожного движения. Это и немудрено, учитывая транспортную перегруженность крупных отечественных мегаполисов и желание градоначальников разгрузить городские улицы, отдав предпочтение малогабаритным видам транспорта, к числу которых велосипед и относится. Проблема лишь в том, что наш климат часто исключает возможность пользоваться этим транспортным средством круглый год.

ВЕЛОСИПЕДНАЯ ДОРОЖКА — конструктивно отделенный от проезжей части и тротуара элемент дороги (либо отдельная дорога), предназначенный для движения велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности, и обозначенный знаком 4.4.1.

ВЕЛОСИПЕДНАЯ ЗОНА — территория, предназначенная для движения велосипедистов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности, 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.

Если вы держите в руках эту книгу, значит, скорее всего, вы готовитесь стать водителем. Обратите внимание на определение понятия «водитель». Здесь вам нужно усвоить, во-первых, что водителем необязательно должно являться лицо, управляющее механическим транспортным средством. Выше мы говорили о велосипедистах, которых ПДД тоже причисляют к разряду водителей. А вот теперь, оказывается, что водитель — это и необязательно тот, кто едет, ведь погонщик стада, судя по определению, — это тоже водитель. Иными словами, водитель иногда еще и тот, кто ведет.

Необязательно водитель должен обладать водительским удостоверением. Велосипедистам, например, оно не нужно, однако предписания пункта 2 ПДД водитель должен выполнять беспрекословно, независимо от того, есть у него «права» или нет. Кроме этого, дополнительные требования к такого рода водителям содержатся в разделе 24 ПДД.

ВЫНУЖДЕННАЯ ОСТАНОВКА — прекращение движения транспортного средства из-за его технической неисправности или опасности, создаваемой перевозимым грузом, состоянием водителя (пассажира) или появлением препятствия на дороге.

Обращаем ваше внимание на слово «вынужденная». Вынужденная остановка — остановка, вызванная чрезвычайными обстоятельствами, не позволяющими продолжить дальнейшее движение (рис. 1.2). К числу таких обстоятельств можно отнести, например, поломку автомобиля, при которой дальнейшее его движение не может быть осуществлено или будет представлять угрозу жизни и здоровью как самого водителя, так и других участников дорожного движения; плохое самочувствие водителя или пассажира транспортного средства; состояние перевозимого груза, представляющее опасность для участников дорожного движения. К тому же вынужденная остановка может быть вызвана неожиданным препятствием на дороге — вывалившим из передидущего автомобиля грузом, повреждением дорожного полотна, появлением на проезжей части

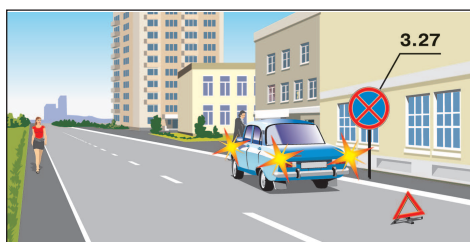


Рис. 1.2



Рис. 1.3

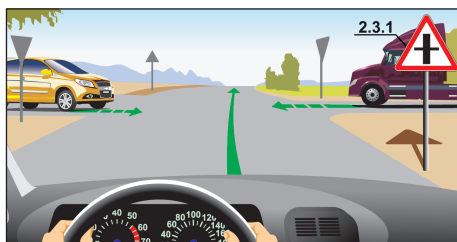


Рис. 1.4

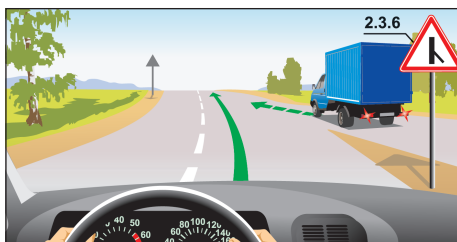


Рис. 1.5

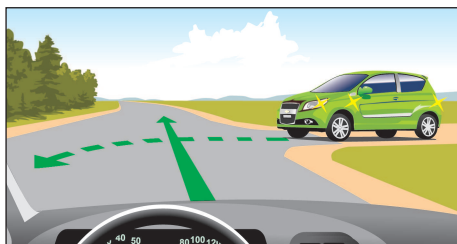


Рис. 1.6

животных и т.д., то есть факторами, которые в силу своей непреодолимости вынуждают водителя на какое-то время прекратить движение. Поэтому не следует путать вынужденную остановку с остановкой по требованию регулировщика или запрещающего сигнала светофора — о них мы поговорим позже.



Рис. 1.7

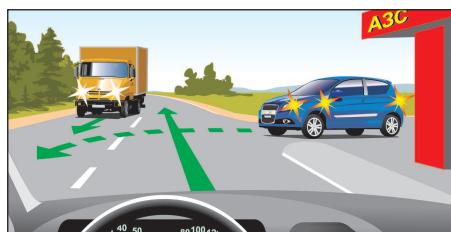
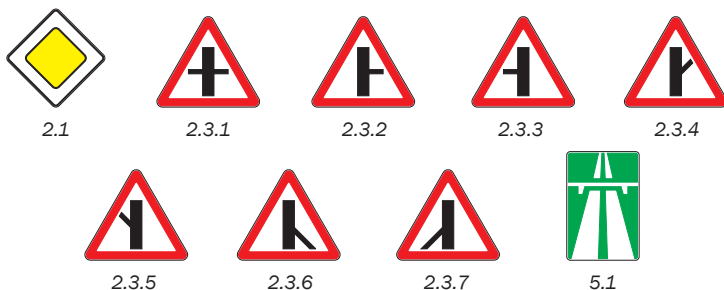


Рис. 1.8

В случае вынужденной остановки водитель должен предпринять установленные Правилами меры: включить аварийную световую сигнализацию, выставить знак аварийной остановки и принять все возможные меры для того, чтобы освободить проезжую часть.

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 (см. рис. 1.3–1.8). Наличие на второстепенной дороге непосредственно перед перекрестком участка с покрытием не делает ее равной по значению с пересекаемой.



Термин «главная дорога» подразумевает, что должна существовать и дорога второстепенная. И действительно, о таких дорогах тоже идет речь в определении — ими могут быть, например, грунтовые дороги и так называемые выезды с прилегающих территорий. Но обратите внимание, что второстепенными они становятся лишь при наличии главной дороги, которая должна обладать всеми признаками главной, например быть обозначена знаками 2.1 или 5.1. В свою очередь, выезд на главную дорогу с дороги второстепенной обозначается знаком 2.4 в сочетании с табличкой 8.13. На пересечении главной и второстепенной дорог (чаще всего вне населенных пунктов) устанавливаются знаки 2.3.1–2.3.3, 2.3.4–2.3.7. При отсутствии таких знаков водитель должен обратить внимание на дорожное покрытие и считать второстепенной, скажем, грунтовую дорогу по отношению к дороге с твердым покрытием. Часто перед перекрестками на грунтовых дорогах есть короткий участок, имеющий покрытие, призванный предотвратить возникновение заноса при въезде на главную дорогу. Как следует из определения Правил, наличие такого участка не делает второстепенную дорогу главной.

Если водитель испытывает затруднение при определении типа дороги, он в целях безопасности должен считать дорогу, по которой он движется, второстепенной.

Обычно термины «главная дорога» и «второстепенная дорога» используются при организации движения через перекрестки. Но ниже мы увидим, что пересечение дороги с выездом с прилегающей территории перекресток не образует, а термин «главная дорога» используется и в этом случае, то есть тогда, когда необходимо установить **приоритет** движения.

ДНЕВНЫЕ ХОДОВЫЕ ОГНИ — внешние световые приборы, предназначенные для улучшения видимости движущегося транспортного средства спереди в светлое время суток.

На современных автомобилях упомянутые световые приборы становятся неотъемлемой частью. Их применение должно сделать транспортные средства более заметными в дневное время суток, а стало быть, вызвано соображениями безопасности. При отсутствии дневных ходовых огней водитель обязан двигаться в упомянутое время с включенным ближним светом фар. До сих пор еще можно услышать сетования, что это приводит к сокращению срока службы ламп ближнего света. Однако очевидно, что жизнь и здоровье человека дороже денег, потраченных на покупку комплекта лампочек.

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 раздельные полосы при их наличии (рис. 1.9–1.11).

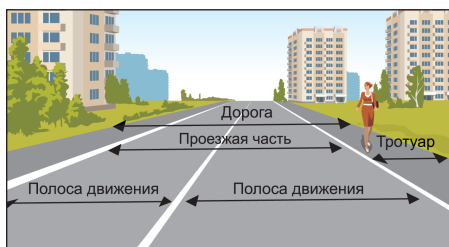


Рис. 1.9

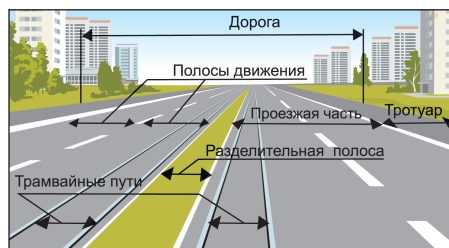


Рис. 1.10

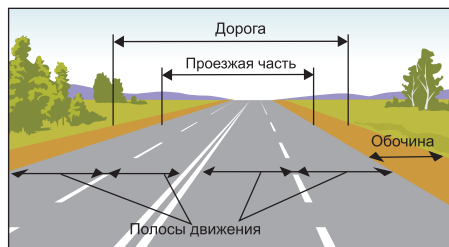


Рис. 1.11

Именно с возникновения дорог, вероятно, началась цивилизация. История дороги тесным образом связана с возникновением колеса. Строительство дорог является первостепенной задачей становления государства, развития экономических связей между регионами, возможностью быстрого реагирования на разного рода угрозы. Древнейшая дорога была обнаружена в Египте, ее строительство датируется 3 тысячелетием до нашей эры. Полотно этой дороги, имеющей ширину 4 м, было выполнено при помощи поперечных каменных блоков. Но пик строительства дорог в Древнем мире пришелся на расцвет Римского государства, объединившего под своей властью большую часть современной Европы, чему в немалой степени способствовала развитая система дорог, по которым римские