

2020 году от 13455 до 16835. Это означает, исходя из истории, что вряд ли без каких-то особых мер воздействия на процесс удастся выйти из этого диапазона.

УДК 656.132

*А.В. Капустин,*  
заместитель начальника отдела  
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

*В.С. Князев,*  
старший научный сотрудник отдела  
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

## СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЙ БАЗЫ В ЦЕЛЯХ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ПАССАЖИРОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

### Аннотация

В настоящей статье представлены общая характеристика состояния дорожно-транспортной аварийности при перевозках пассажиров автобусами в Российской Федерации, а также анализ нормативных правовых актов, регулирующих организацию данного вида перевозок и обеспечение их безопасности, на основании которых разработаны предложения по совершенствованию нормативно-правовой базы в целях повышения безопасности дорожного движения.

*Ключевые слова:* безопасность дорожного движения, дорожно-транспортная аварийность, дорожно-транспортное происшествие, пассажирские перевозки, нормативно-правовая база.

Автобусы – наиболее аварийно-опасная категория транспортных средств, причем в первую очередь автобусы, принадлежащие физическим лицам.

Одной из основных причин ДТП является нарушение водителями автобусов Правил дорожного движения Российской Федерации<sup>65</sup>.

Начиная с 2013 года происходило последовательное ежегодное увеличение количества происшествий, связанных с нарушением ПДД водителями автобусов, и числа раненых в таких дорожно-транспортных происшествиях<sup>66</sup>. При этом отмечалась тенденция к снижению числа погибших в ДТП данного вида<sup>67</sup>.

<sup>65</sup> Далее – ПДД РФ.

<sup>66</sup> Далее – ДТП.

<sup>67</sup> Данные основаны на сведениях, содержащихся в базе Многопараметрической информационно-аналитической системы прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения, введенной в эксплуатацию приказом МВД России от 16.08.2014 № 700 «О порядке эксплуатации в органах внутренних дел Российской Федерации автоматизированных систем оперативного сбора, учета и анализа сведений о показателях в области обеспечения безопасности дорожного движения».

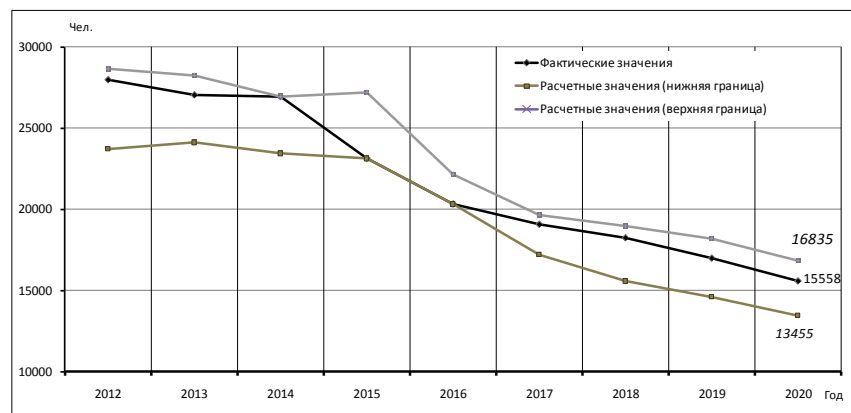


Рис. 2. Фактические значения и диапазон предельного изменения числа погибших в ДТП в Российской Федерации с прогнозом на 2020 год

Предлагаемый подход к количественному определению прогнозной оценки числа погибших в ДТП в Российской Федерации на последующий год подтвержден соответствующими расчетами для 2018 и 2019 года. Реализация этого подхода для 2020 года свидетельствует о дальнейшем снижении числа погибших в ДТП более чем на 8 %. Кроме того, определены пределы изменения рассчитываемой величины в диапазоне от 13455 до 16835 человек.

### Список использованной литературы

1. Редкозубов С.А. Статистические методы прогнозирования в АСУ. М., Энергоиздат, 1981.
2. Химмельблау Д. Прикладное нелинейное программирование. М.: Мир, 1975. – 536 с.
3. Капитанов В.Т. О прогнозе дорожно-транспортной аварийности в Российской Федерации в 2019 году / В.Т. Капитанов, О.Ю. Моница, В.В. Сильянов, А.Б. Чубуков // Наука и техника в дорожной отрасли. – 2019. – № 3 (89). – С. 2–4. ISSN 1993–8543.

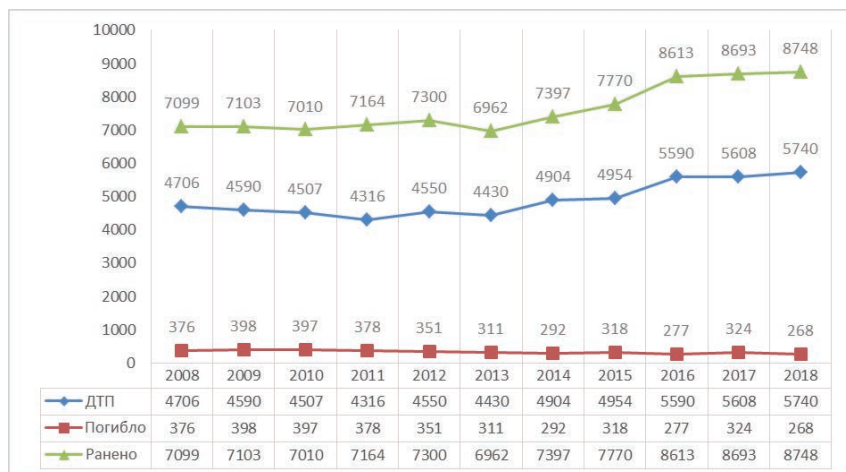


Рис. 1. Основные показатели аварийности в ДТП по вине водителей автобусов (2008–2018 гг.)

В ходе анализа состояния аварийности при перевозках пассажиров автобусами установлено, что 88 % ДТП из-за нарушения ПДД водителями произошло вне городов и населенных пунктов, а 12 % на дорогах вне городов и населенных пунктов. При этом 73 % от общего числа пассажиров автобусов, погибших в ДТП, допущенных водителями автобусов в результате нарушения ПДД, имели место вне городов и населенных пунктов, 27 % – в городах и населенных пунктах.

Приведенные выше данные свидетельствуют о том, что ДТП с автобусами, происшедшие вне населенных пунктов, характеризуются высокой тяжестью последствий по сравнению с аналогичными ДТП в городах и населенных пунктах.

По результатам проведенного анализа нарушения ПДД водителями автобусов, ставшие причиной ДТП, распределились следующим образом:

- несоблюдение очередности проезда перекрестков (1609);
- неправильный выбор дистанции (1483);
- выезд на полосу встречного движения (658);
- несоответствие скорости конкретным условиям движения (504);
- нарушение правил проезда пешеходного перехода (485);
- нарушение правил расположения ТС на проезжей части (430);
- нарушение требований сигналов светофора (336).

Следует отметить, что за последние 5 лет приняты основополагающие законодательные и нормативные правовые акты, регулирующие сферу пассажирских перевозок автомобильным транспортом<sup>68</sup>.

Таким образом, большинство требований по обеспечению безопасности дорожного движения, предъявляемых к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, физическим лицам при эксплуатации транспортных средств, согласно ст. 20 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196–ФЗ «О безопасности дорожного движения»<sup>69</sup>, обеспечены соответствующими актуализированными подзаконными нормативными правовыми актами.

На основании практики применения действующих в сфере организации пассажирских перевозок нормативных правовых актов и анализа статистических данных об аварийности предлагается внести следующие изменения в нормативные правовые акты, регулирующие сферу перевозок пассажиров автомобильным транспортом.

#### 1. Совершенствование нормативных требований к режиму труда и отдыха водителей автобусов.

Одним из существенных факторов, влияющих на безопасность дорожного движения, является соблюдение режима труда и отдыха водителями транспортных средств. При управлении автомобилем в состоянии сниженной работоспособности водители допускают ошибки, которые могут привести к ДТП с особо тяжкими последствиями. Причиной снижения работоспособности водителей чаще всего становится утомление.

Следует отметить, что зарубежное законодательство в отличие от отечественного характеризуется значительной дифференциацией ответствен-

<sup>68</sup> Федеральный закон от 30 октября 2018 года № 386-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами» // Сборник законодательства РФ, 2018, № 45, ст. 6841;

Федеральный закон от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (ред. от 29.12.2017) // Сборник законодательства РФ, 2015, № 29 ч. 1, ст. 4346;

Приказ Минтранса России от 15 января 2014 года № 7 «Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом и Перечня мероприятий по подготовке работников юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, осуществляющих перевозки автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, к безопасной работе и транспортных средств к безопасной эксплуатации» (ред. от 01.03.2018) // Российская газета, 2014, № 136.

<sup>69</sup> Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (ред. от 27.12.2018) // Сборник законодательства РФ, 1995, № 50, ст. 4873. Далее – Федеральный закон № 196-ФЗ.

ности за нарушения режима труда и отдыха в зависимости от вида правонарушения и степени общественной опасности. Ответственность варьируется также в зависимости от количественных показателей времени, на которые превышены нормативы.

В этой связи предлагается дополнить ст. 11.23 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях<sup>70</sup> соответствующими частями.

#### *2. Обеспечение соответствия категории и класса автобуса виду перевозки.*

Одной из мер, направленных на снижение числа погибших в ДТП с участием автобусов, по нашему мнению, является обеспечение соответствия категории и класса автобуса виду перевозки (на городском, пригородном, междугородном и международном сообщении).

Вместе с тем в нормативных правовых актах не определено, в каких случаях могут использоваться те или иные категории и классы автобусов.

В этой связи предлагаем п. 61 Правил обеспечения безопасности перевозок пассажиров и грузов автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденных приказом Минтранса России от 15.01.2014 № 7, дополнить текстом следующего содержания:

«Перевозки в междугородном сообщении должны осуществляться автобусами, относящимися к категории транспортных средств М3 класса В или III<sup>71</sup>».

#### *3. Регламентация применения шин на автобусах в соответствии с сезоном.*

Одним из мероприятий, позволяющих сократить количество ДТП, может являться регламентация применения различных типов шин в зависимости от климатического сезона.

Несмотря на наличие нормы технического регламента Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» ТР ТС 018/2011 об укомплектовании зимними шинами транспортных средств в зимний период, данное требование не является обязательным, так как за его нарушение не установлена какая-либо ответственность.

Поэтому представляется целесообразным включить аналогичную норму в приложение к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц, утвержденным постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090, дополнив его пунктом следующего содержания:

«Транспортные средства укомплектованы шинами с шипами противоскольжения в летний период (июнь, июль, август).

<sup>70</sup> Далее – КоАП РФ.

<sup>71</sup> Категории и классы автобусов в соответствии с техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), утвержденным Решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877.

Транспортные средства категорий М1, М2 и N1 не укомплектованы зимними шинами в зимний период (декабрь, январь, февраль).

Примечание. По решению органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации сроки, определяющие летний и зимний период, могут быть изменены в сторону увеличения».

#### *4. Регламентация применения светоотражающей маркировки на наружных поверхностях автобусов.*

Полагаем, одной из профилактических мер, направленной на сокращение аварийности с участием автобусов в темное время суток, является применение светоотражающей маркировки на наружных поверхностях автобусов.

Однако в настоящее время в Российской Федерации требование об использовании светоотражающей маркировки является необязательным, так как законодательством не предусмотрено какой-либо ответственности за ее отсутствие.

В этой связи предлагаем ст. 12.5 КоАП РФ дополнить новой частью следующего содержания:

«Управление транспортным средством большой длины и грузоподъемности, на котором отсутствует светоотражающая маркировка, предусмотренная техническим регламентом о безопасности колесных транспортных средств, – влечет наложение административного штрафа в размере двух тысяч рублей».

#### *5. Регламентация порядка получения, хранения и использования, в том числе в надзорной деятельности, информации о работе пассажирского транспорта, подключенного к системе спутниковой навигации ГЛОНАСС.*

Постановлением Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2018 г. № 153 утверждены Правила оснащения транспортных средств категорий М2, М3 и транспортных средств категории N, используемых для перевозки опасных грузов, аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS (действие данного документа приостановлено до 31 мая 2020 года).

В настоящее время существует пробел нормативного регулирования вопросов, связанных с получением, хранением и использованием информации о работе пассажирского транспорта, подключенного к системе спутниковой навигации ГЛОНАСС.

Предлагается предусмотреть передачу данных пространственно-временных характеристик транспортного средства через систему «ЭРА-ГЛОНАСС» наравне с Ространснадзором в подразделения Госавтоинспекции.

В перспективе целесообразно рассмотреть возможность привлечения к административной ответственности нарушителей правил дорожного дви-

жения на основании данных системы спутниковой навигации ГЛОНАСС, например, при превышении допустимой скорости движения.

6. *Обеспечение безопасности дорожного движения при посадке и высадке пассажиров автобусов.*

Для повышения безопасности пассажиров во время посадки или высадки целесообразно рассмотреть вопрос об обязательном оснащении рейсовых автобусов системами блокировки движения при открытых пассажирских дверях. При этом должна быть предусмотрена защита от самопроизвольного движения автобуса при закрытии дверей.

7. *Внедрение дистанционных телемедицинских технологий для проведения предрейсовых и других медицинских осмотров водителей транспортных средств и оформления электронных путевых листов.*

Одним из перспективных направлений повышения объективности предрейсовых и других медицинских осмотров является внедрение дистанционных телемедицинских технологий.

Для внедрения данных технологий абзац 5 ч. 1 ст. 20 Федерального закона № 196-ФЗ предлагается изложить в следующей редакции:

«организовывать в соответствии с требованиями настоящего Федерального закона проведение обязательных медицинских осмотров, в том числе с использованием дистанционных телемедицинских технологий».

8. *Совершенствование квалификационных требований к водителям, осуществляющим управление автобусами вне городов и населенных пунктов.*

В целях повышения уровня подготовки водителей автобусов статью 26 Федерального закона № 196-ФЗ предлагается дополнить следующими условиями допуска к обучению:

категории «D1» лиц, достигших возраста 21 год и имеющих право на управление транспортными средствами категории «B», «C» или подкатегории «C1» в течение не менее двадцати четырех месяцев;

категории «D» лиц, имеющих право на управление транспортными средствами категории «D1» в течение не менее двенадцати месяцев [3].

#### **Список использованной литературы**

1. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ.
2. Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), принятый Решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877.
3. Капустин А.В. Обеспечение безопасности дорожного движения при перевозке пассажиров автобусами и легковым такси. Безопасность дорожного движения: сборник научных трудов, выпуск 17. – М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2018.

УДК 656.131

*А.В. Капустин,*  
заместитель начальника отдела  
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

*В.С. Князев,*  
старший научный сотрудник  
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

*М.Г. Михайлов,*  
научный сотрудник  
ФКУ «НЦ БДД МВД России»

## **ВОПРОСЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЙ БАЗЫ В ЦЕЛЯХ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ ЛЕГКОВЫМ ТАКСИ**

#### *Аннотация*

В настоящей статье представлены общая характеристика состояния дорожно-транспортной аварийности при перевозках пассажиров легковыми такси в Российской Федерации, а также анализ нормативных правовых актов, регулирующих организацию данного вида перевозок и обеспечение их безопасности, на основании которых разработаны предложения по совершенствованию нормативно-правовой базы в целях повышения безопасности дорожного движения при перевозках пассажиров автомобильным транспортом (такси).

*Ключевые слова:* безопасность дорожного движения, дорожно-транспортная аварийность, дорожно-транспортное происшествие, пассажирские перевозки и перевозки багажа, легковое такси, нормативно-правовая база.

За последние пять лет рынок такси существенно изменился в связи с увеличением числа активных пользователей и водителей, проблемы обеспечения безопасности при перевозках легковым такси приобрели повышенную актуальность.

В 2019 году отмечен рост основных показателей аварийности с участием автомобилей такси. Так, количество дорожно-транспортных происшествий<sup>72</sup> составило 3613 (на 61,9 % выше аналогичного показателя прошлого

<sup>72</sup> Далее – ДТП.