

**ИСАЕВ МАКСИМ МИХАЙЛОВИЧ**

Научный центр безопасности дорожного движения МВД России  
(Москва, Россия)

maximisaev.48@mail.ru

## **К ВОПРОСУ О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ АВТОБУСАМИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**Аннотация.** В статье рассматривается сущность лицензирования перевозок пассажиров и иных лиц автобусами. Проводится авторская оценка целесообразности данного разрешительного режима в рамках пассажирских перевозок с позиции двух основных критериев отнесения того или иного вида деятельности к лицензируемым. Обосновывается эффективность лицензирования и его оптимальность по сравнению с некоторыми другими способами регулирования деятельности, в том числе теми, попытки реализации которых предпринимались в сфере перевозок ранее. На основе текущего состояния формулируются предложения по совершенствованию построения системы лицензирования перевозок пассажиров автобусами. В частности, указывается на целесообразность дифференцированного подхода к лицензированию пассажирских перевозок с учетом специфики их видов, предопределяющей разную степень риска причинения вреда охраняемым законом ценностям.

**Ключевые слова и словосочетания:** автобус, дифференцированный подход, лицензирование, разрешительная система, регулирование

*Для цитирования: Исаев М.М. К вопросу о лицензировании перевозкой пассажиров автобусами в Российской Федерации // Вестник ВИПК МВД России. – 2023. – № 3(67). – С. 48-55; doi: 10.29039/2312-7937-2023-3-48-55.*

**ISAEV MAXIM M.**

Scientific Center for Road Safety of the Ministry of Internal Affairs of Russia (Moscow, Russia)

## **THE ESSENCE OF LICENSING PASSENGER TRANSPORTATION BY BUSES IN THE RUSSIAN FEDERATION**

**Annotation.** The article discusses the essence of licensing the transportation of passengers and other persons by buses. The author's assessment of the expediency of this permissive regime in the framework of passenger transportation is carried out from the position of two main criteria for classifying a particular type of activity as licensed. The effectiveness of licensing and its optimality in comparison with some other ways of regulating activities, including those that were attempted in the field of transportation earlier, are substantiated. Based on the current state, proposals are formulated to improve the construction of a system for licensing passenger transportation by buses. In particular, the expediency of a differentiated approach to the licensing of passenger transportation is indicated, taking into account the specifics of their types, which predetermine a different degree of risk of harm to legally protected values.

**Key words and word combinations:** bus, differentiated approach, licensing, licensing system, regulation

*For citation: Isaev M.M. The essence of licensing passenger transportation by buses in the Russian Federation // Vestnik Advanced Training Institute of the MIA of Russia. – 2023. – № 3 (67). – P. 48-55; doi: 10.29039/2312-7937-2023-3-48-55.*

Перевозки пассажиров и иных лиц автобусами на основании п. 24 ч. 1 ст. 12 Федерального закона от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» подлежат лицензированию как деятельность, представляющая высокую угрозу причинения вреда охраняемым законом ценностям. Для её осуществления необходимо наличие специального разрешения – лицензии [1].

В 2022 году количество действующих лицензий на перевозку пассажиров и иных лиц автобусами составило почти 65 тыс. В соответствующий реестр лицензий включены сведения о 341,2 тыс. автобусов.

При этом по состоянию на конец 2022 года в Российской Федерации зарегистрировано 833,9 тыс. автобусов (рис. 1).



**Рис. 1.** Удельный вес автобусов, внесенных в реестр лицензий, от общего количества зарегистрированных

Маловероятно, что вся оставшаяся часть (59%, или 492,7 тыс.) автобусов, сведения о которых не внесены в реестр лицензий, используется в личных целях физических лиц, а не задействована в пассажирских перевозках, что подтверждается показателями аварийности. В 2022 году только 12% автобусов, участвующих в ДТП, фактически эксплуатировались в интересах физических лиц, когда получение лицензии не требовалось.

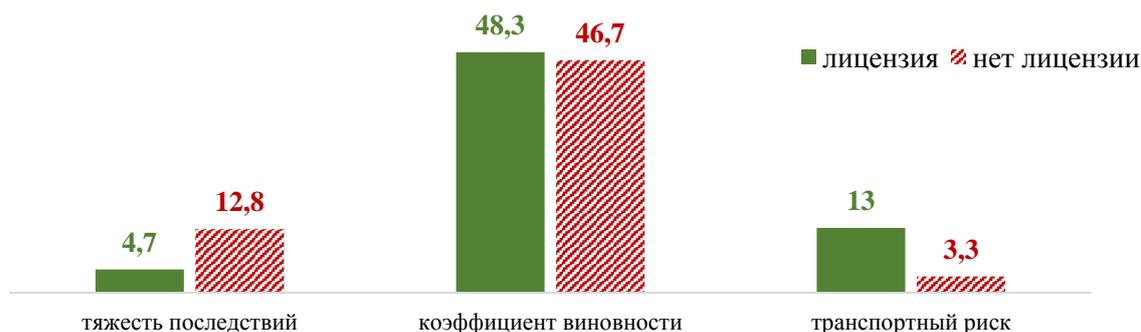
С учетом приведенных сведений не исключается использование части автобусов «серыми» перевозчиками, не получившими соответствующего разрешения, что создает угрозу безопасности потребителей таких сомнительных услуг, а также посягает на интересы государства.

В 2022 году по фактам осуществления перевозочной деятельности без лицензии, в том числе совершенным повторно (ч. 1 и 2 ст. 14.1.2 КоАП РФ), органами Ространснадзора возбуждено 380 дел об административных правонарушениях. При этом необходимо учитывать латентность данного правонарушения, то есть отсутствие внешних признаков, влекущее невозможность выявления без проведения целенаправленных мероприятий.

На общем фоне количество ДТП с участием автобусов, осуществляющих пассажирские перевозки в отсутствие лицензии при необходимости её наличия, незначительно. В 2022 году зарегистрировано 21 (+90,9%) такое ДТП, в них погибли 6 (+50%) и ранен 41 (+5,1%) человек. Однако такие происшествия отличаются высокой тяжестью последствий – 12,8, что почти в 3 раза выше по сравнению с ДТП, в которых у перевозчика имелась лицензия (4,7).

Вместе с тем водители автобусов, осуществляющие пассажирские перевозки при наличии лицензии, были виновны в 48,3% ДТП с их участием, в то время как для водителей, осуществляющих перевозки в отсутствие лицензии, значение доли виновно совершенных происшествий ниже и составила в 2022 году 46,7%.

Показатель транспортного риска для ДТП с участием автобусов с имеющейся лицензией составил 13, что в 4 раза больше по сравнению с аналогичным показателем для автобусов без лицензии (3,3) [2] (рис. 2).



**Рис. 2.** Распределение относительных показателей аварийности с участием автобусов в зависимости от наличия лицензии

С учетом изложенного сформировавшееся убеждение о положительном влиянии существующей системы лицензирования перевозок на безопасность, основанное по большей части на предназначении данного института, может быть поставлено под сомнение.

Лицензирование осуществляется в целях предотвращения ущерба правам, законным интересам, жизни или здоровью граждан, окружающей среде, объектам культурного наследия (памятникам истории и культуры) народов Российской Федерации, обороне и безопасности государства, возможность нанесения которого связана с осуществлением хозяйствующими субъектами отдельных видов деятельности (п. 1 ст. 2 Федерального закона от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» (далее – Закон о лицензировании) [1].

Закрепление в законе указанных целей лицензирования ведет к укреплению гарантий государства по защите прав и законных интересов человека, безопасности страны.

Содержание ч. 3 ст. 2 Закона о лицензировании позволяет выделить **критерии отнесения деятельности к лицензируемой**:

1) осуществление деятельности может повлечь за собой нанесение ущерба охраняемым ценностям;

2) регулирование не может осуществляться иными методами, кроме как лицензированием.

**1. Первый критерий** применительно к сфере перевозок пассажиров автобусами не вызывает сомнения. Указанный вид деятельности осуществляется с использованием автобусов, являющихся источниками повышенной опасности на основании ст. 1079 ГК РФ [3]. Реальный характер угрозы причинения вреда охраняемым ценностям в процессе перевозки подтверждается сведениями о состоянии дорожно-транспортной аварийности [2, с. 69; 4, с. 6-10] и правоприменительной деятельности в отношении пассажирских перевозчиков и их работников [5, с. 82; 6, с. 126].

**2. Второй критерий**, связанный с невозможностью регулирования деятельности иными методами, заслуживает более подробного рассмотрения.

В значении, наиболее относимом к предмету настоящего исследования, *регулирование* представляет собой целенаправленное, управляющее воздействие, ориентированное на поддержание равновесия в управляемом объекте и развитие его посредством введения в него регуляторов (норм, правил, целей, связей). Посредством регулирования создаются возможности и ограничения деятельности, которые должны вызвать в управляемом объекте мотивацию и целеполагание, желаемые с точки зрения субъекта управления [7]. Тем самым регулирование позволяет государственным органам рационально управлять социально-экономическими процессами для достижения общественного благосостояния.

Законом о лицензировании не определено, когда лицензирование выступает безальтернативным способом государственного регулирования.

Достаточная ясность в понимании рассматриваемого критерия отсутствует и в правоприменительной практике [8, 9]. Как правило, суды ограничиваются формальным подходом к пониманию сущности критерия, основанным на дискреции законодателя [10].

Совокупный анализ нормативных правовых актов, их проектов, научной литературы и других источников позволил установить, что к иным методам регулирования, упоминание о

которых содержится в критерии отнесения деятельности к лицензируемым видам, относятся отдельные формы разрешительной системы. Среди них выделяются: аккредитация, аттестация специалистов, сертификация, регистрация, учет, саморегулирование, уведомительный порядок получения права осуществления предпринимательской деятельности. Кроме того, альтернативным лицензированию методом регулирования признается контроль и надзор за соблюдением обязательных требований [11, с. 103-110].

Содержание источников, в которых приведены перечисленные методы регулирования, позволяет предположить неисчерпывающий характер их перечня.

Как указано в Концепции снижения административных барьеров и повышения доступности государственных и муниципальных услуг на 2011-2013 годы, лицензирование является самым формализованным и наиболее жестким механизмом государственного регулирования, связанным с допуском предпринимателей к осуществлению различных видов деятельности.

Согласно пп. «б» п. 8.2 Порядка проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке, утвержденного приказом ФАС России от 28.04.2010 № 220, лицензирование – один из административных барьеров входа на товарный рынок [12].

В этой связи лицензирование должно применяться только в тех случаях, когда невозможно в силу разных причин выделить определенные качества субъекта или объекта, в результате чего появляется риск нанесения ущерба при осуществлении деятельности широкому кругу третьих лиц [13].

Предотвращение ущерба охраняемым интересам, если оно требует решения конкретных задач, может достигаться за счет применения иных методов помимо лицензирования, которые позволяют решить именно эти задачи. В частности, если требуется подтверждение соответствия продукции установленным требованиям, может применяться регулирование в форме сертификации [13].

Иными словами, лицензирование, как комплексный правовой институт [14], актуально применять, когда предотвращение ущерба охраняемым законом ценностям предполагает решение нескольких задач, не охватываемых отдельными методами регулирования.

Исходя из подходов, сформировавшихся в научной литературе, следует, что применение иных методов, альтернативных лицензированию, возможно, если они содержат не меньший набор правовых средств, обеспечивающих защиту прав и законных интересов граждан, юридических лиц, общества и государства в целом, характерных для лицензирования, а также если перед ними будут поставлены цели и задачи, созвучные целям и задачам лицензирования [14].

Такая замена должна осуществляться только для видов деятельности, не представляющих общественной опасности [15].

Ранее предпринимались попытки регулирования перевозок пассажиров автобусами альтернативными лицензированию способами.

Например, в 2009 году введен уведомительный порядок начала осуществления заказных перевозок, и для них было отменено лицензирование [16]. Перевозчик, уведомляя орган государственного контроля (надзора) о начале своей деятельности, указывал о соблюдении им обязательных требований, а также соответствии его персонала и транспортных средств предъявляемым к ним требованиям. Подтверждение соответствия, получение разрешений, заключений и иных документов, выдаваемых органами государственной власти, не требовалось. При этом уведомлять необходимо было именно о начале деятельности. Все уже работавшие предприятия ни о чем уведомлять не обязаны [11].

Это привело к тому, что хозяйствующие субъекты, осуществляющие пассажирские перевозки, стали неизвестны надзорным органам (Ространснадзору и МВД России), уклонялись от налогообложения и соблюдения обязательных требований по обеспечению БДД. Перевозчики во избежание исполнения лицензионных требований осуществляли регулярные перевозки пассажиров под видом заказных. Появились тенденции к разрастанию рынка нелегальных пассажирских перевозок, появлению незаконной конкуренции на наиболее востребованных маршрутах между перевозчиками, оказывающими услуги по заказу и осуществляющими регулярные перевозки. Всё это создавало существенную угрозу охраняемым ценностям [11].

В итоге с 1 марта 2019 г. заказные перевозки пассажиров автобусами подлежат лицензированию наравне с регулярными перевозками и перевозками для собственных, производственных нужд [17].

Кроме того, предпринимались попытки замены лицензирования перевозок пассажиров автобусами на институт саморегулирования. Цель создания саморегулируемых организаций перевозчиков, определенная законопроектом как регулирование и контроль деятельности, признана противоречащей ч. 1 ст. 2 Федерального закона «О саморегулируемых организациях», определяющей содержание саморегулирования как разработку и установление стандартов и правил указанной деятельности, а также контроль за соблюдением требований данных стандартов и правил. Кроме того, саморегулирование не позволит в полном объеме учесть специфику пассажирских перевозок [11].

Порядок лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами конкретизирован в Положении, утвержденном постановлением Правительства Российской Федерации от 07.10.2020 № 1616 [18].

В соответствии с п. 4 указанного Положения лицензируемая деятельность включает в себя:

1) перевозки пассажиров автобусами лицензиата<sup>1</sup> на основании договора перевозки пассажиров или договора фрахтования транспортного средства (регулярные и заказные перевозки);

2) перевозки автобусами иных лиц лицензиата для его собственных нужд.

При этом согласно п. 24 ч. 1 ст. 12 Закона о лицензировании лицензирование не осуществляется в отношении перевозок, выполняемых автобусами отдельных видов экстренных служб, войск, воинских формирований, правоохранительных и судебных органов<sup>2</sup>, а также в отношении перевозок, выполняемых автобусами без использования автомобильных дорог общего пользования.

Таким образом, лицензированию подлежат разные виды перевозок, существенно различающиеся по пассажирообороту, продолжительности осуществления и протяженности маршрутов и др. Данные факторы в совокупности оказывают влияние на степень риска причинения вреда.

Несмотря на это, в настоящее время установлены единые лицензионные требования, порядок оценки их соблюдения и применения мер принуждения. Специфика конкретных видов перевозки при этом не учитывается.

Следует отметить, что в сфере перевозок пассажиров внутренним водным и морским транспортом уже сейчас применяется дифференцированный подход к лицензированию. Перечисленные перевозки охвачены одним лицензируемым видом деятельности, исходя из п. 20 ч. 1 ст. 12 Закона о лицензировании и Положения о лицензировании деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом пассажиров, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30.11.2021 № 2111.

При этом в п. 3 данного Положения указано, что лицензируемый вид деятельности включает в себя два относительно самостоятельных вида работ: перевозки внутренним водным и перевозки морским транспортом. Для каждого из перечисленных видов перевозки установлены самостоятельные лицензионные требования, касающиеся в том числе безопасности, и особенности оценки их соблюдения с учетом специфики деятельности [19].

---

<sup>1</sup> В соответствии с п. 6 ст. 3 Федерального закона от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» *лицензиатом* является юридическое лицо (в том числе иностранное юридическое лицо, если возможность осуществления лицензируемого вида деятельности иностранным юридическим лицом установлена в соответствии с ч. 4 ст. 12 настоящего Федерального закона) или индивидуальный предприниматель, имеющие лицензию. Физическое лицо в собственном значении не может являться лицензиатом.

<sup>2</sup> Пожарная охрана, скорая медицинская помощь, полиция, аварийно-спасательные службы, военная автомобильная инспекция, федеральный орган исполнительной власти в области обеспечения безопасности, федеральный орган исполнительной власти в области разведывательной деятельности, федеральный орган исполнительной власти в области государственной охраны, Вооруженные Силы Российской Федерации, войска национальной гвардии Российской Федерации, следственные органы Следственного комитета Российской Федерации, органы прокуратуры Российской Федерации, Верховный Суд Российской Федерации, федеральные суды общей юрисдикции, федеральные арбитражные суды, Судебный департамент при Верховном Суде Российской Федерации и его управления в субъектах Российской Федерации, органы федеральной фельдъегерской связи, таможенные органы Российской Федерации, федеральный орган исполнительной власти в области мобилизационной подготовки и мобилизации в Российской Федерации, органы принудительного исполнения Российской Федерации, учреждения и органы уголовно-исполнительной системы Российской Федерации (за исключением использования автобусов учреждений и органов уголовно-исполнительной системы Российской Федерации в целях осуществления приносящей доход деятельности).

В этой связи требует осмысления дифференцированный подход к лицензированию деятельности по перевозкам пассажиров автобусами с учетом специфики конкретных видов перевозки.

Как представляется, такой дифференцированный подход должен выражаться в построении системы лицензионных требований, порядка и особенностей оценки соответствия им соискателем лицензии и соблюдения лицензиатом, а также мер реагирования на нарушения со стороны уполномоченных органов. Не исключается возможность учета иных аспектов, в которых должен выражаться дифференцированный подход к лицензированию перевозок пассажиров автобусами, что требует дополнительного изучения.

В рассматриваемом контексте подтверждает актуальность обозначенной проблемы и является более показательным примером существующий на сегодняшний день подход к оценке соискателя лицензии предъявляемым требованиям.

Это стартовые требования, соответствие которым необходимо для предоставления лицензии. К ним относятся условия, выполнение которых можно проверить заранее (наличие и определенные характеристики кадровых и материально-технических ресурсов, деловая репутация и т.п.). Соответствие таким условиям свидетельствует о потенциальной возможности осуществления дальнейшей деятельности в соответствии с установленными правилами.

В соответствии с абз. 3 п. 25 Положения о лицензировании оценка соискателя проводится в форме документарной оценки, предметом которой согласно ч. 4 ст. 19.1 Закона о лицензировании являются содержащиеся в документах сведения. Проверка проводится на предмет соответствия предоставленных документов установленным требованиям законодательства, а также согласованности содержащихся в них сведений с данными федеральных информационных ресурсов.

Как представляется, наиболее качественная оценка соответствия предъявляемым требованиям может быть произведена при непосредственном взаимодействии надзорного органа с перевозчиком. При иных формах проверок, например документарной, существуют риски предоставления недостоверных сведений, например, если договор аренды автобусов заключен формально.

Особую актуальность вопрос выездной проверки приобретает в случае необходимости оценки автобусов соискателя лицензии на предмет пригодности к осуществлению перевозок и безопасности.

В этой связи напрашивается необходимость пересмотра подхода к формам оценки соответствия или соблюдения лицензионных требований.

Возможным вариантом решения данного вопроса может стать дифференцированный подход к лицензированию пассажирских перевозок с учетом специфики конкретного их вида. Например, документарная и дистанционная формы оценки могут применяться в отношении хозяйствующих субъектов, осуществляющих перевозки для собственных нужд, поскольку их деятельность несёт в себе меньшие риски причинения вреда охраняемым ценностям. В свою очередь, претенденты на осуществление регулярных перевозок должны подлежать выездной комплексной оценке [11, с. 346].

Таким образом, лицензирование на протяжении продолжительного времени признается наиболее оптимальным способом регулирования экономической деятельности по перевозкам пассажиров автобусами. Альтернативные ему и более лояльные способы признавались недостаточными.

Лицензирование относится к одному из правовых режимов разрешительной системы и по своей сути сводится в первую очередь к допуску субъекта к участию в определенных правоотношениях.

Вместе с тем в настоящее время лицензирование перевозок пассажиров автобусами происходит по единым правилам, независимо от вида перевозки и сообщения. Тем самым не учитываются специфичные для каждого вида перевозки факторы, оказывающие влияние на степень риска причинения вреда.

В этой связи требует осмысления дифференцированный подход к лицензированию деятельности по перевозкам пассажиров автобусами в зависимости от вида перевозки. Возможность реализации подобного подхода демонстрируется в других сферах деятельности, в том числе транспортной.

Проявлением такого подхода к лицензированию перевозок пассажиров автобусами может являться то, что лицензионные требования, порядок их оценки и способы реагирования на нарушения должны выстраиваться в соответствии со степенью угрозы причинения ущерба охраняемым ценностям. В первую очередь, лицензионные требования должны согласовываться с основными требованиями по обеспечению БДД в части технического состояния и оснащённости ТС, кадровых ресурсов перевозчика, их квалификации и профессиональных качеств, процессу организации перевозок и обеспечению безопасности. Нельзя пренебрегать экономическими интересами хозяйствующего субъекта.

Для повышения эффективности оценки соответствия лицензионным требованиям и надзора за их соблюдением также необходимо применять дифференцированный подход. Например, документарная и дистанционная формы оценки могут применяться в отношении хозяйствующих субъектов, намеревающихся осуществлять перевозки для собственных нужд, поскольку их деятельность несёт в себе меньшие риски причинения вреда охраняемым ценностям. В свою очередь, претенденты на осуществление регулярных перевозок должны подлежать выездной комплексной оценке.

Изложенное в совокупности способствует совершенствованию института лицензирования перевозок пассажиров автобусами, укреплению и расширению его потенциала в рассматриваемой сфере, а также предотвращению ущерба охраняемым ценностям и повышению безопасности пассажирских перевозок автобусами в целом.

1. О лицензировании отдельных видов деятельности: федеральный закон от 04.05.2011 № 99-ФЗ // Собр. зак-ва РФ. 2011. № 19. Ст. 2716.
2. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2022 год: информационно-аналитический обзор. – М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России». 2023.
3. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ // Собр. зак-ва РФ. 1996. № 5. Ст. 410.
4. Кондратьев В.Д. Обеспечение безопасности дорожного движения. Вопросы теории (система «Дорожное движение») // Безопасность дорожного движения. 2023. № 2.
5. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2021 году: информационно-аналитический обзор. – М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022.
6. Там же.
7. Словарь русского языка: в 4-х т. / под ред. А.П. Евгеньевой; 4-е изд., стер. – М.: Рус. Яз.; Полиграфресурсы, 1999.
8. Определение Конституционного Суда РФ от 23.06.2016 № 1352-О [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс».
9. Решение Верховного Суда РФ от 20.07.2010 № ГКПИ10-511 [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс».
10. Попондопуло В.Ф., Петров Д.А. Бункеровка судов газомоторным топливом: правовое регулирование: монография. – Проспект, 2018.
11. Баканов К.С., Исаев М.М., Коблов П.С. Приоритет безопасности дорожного движения над экономическими результатами хозяйственной деятельности при перевозке пассажиров автобусами: монография. – М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023.
12. Об утверждении Порядка проведения анализа состояния конкуренции на товарном рынке: приказ ФАС России от 28.04.2010 № 220 // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2010. № 34.
13. Об утверждении Концепции снижения административных барьеров и повышения доступности государственных и муниципальных услуг на 2011-2013 годы и Плана мероприятий по реализации указанной Концепции: распоряжение Правительства РФ от 10.06.2011 № 1021-р // Собр. зак-ва РФ. 2011. № 26. Ст. 3826.
14. Кванина В.В. К вопросу о замене лицензирования другими формами регулирования предпринимательской деятельности // Предпринимательское право. 2014. № 3.
15. Данилова И.В. Лицензирование как метод государственного регулирования экономики // Предпринимательское право. Приложение «Бизнес и право в России и за рубежом». 2013. № 4.
16. Заключение Комитета по транспорту «По проекту федерального закона № 218991-6 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования перевозок пассажиров и багажа по заказам автомобильным транспортом» [Электронный ресурс] // СПС «КонсультантПлюс».
17. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части совершенствования лицензирования деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами: федеральный закон от 30.10.2018 № 386-ФЗ // Собр. зак-ва РФ. 2018. № 45. Ст. 6841.
18. О лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами: постановление Правительства РФ от 07.10.2020 № 1616 // Собр. зак-ва РФ. 2020. № 42. Ст. 6582.
19. Об утверждении Положения о лицензировании деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом пассажиров и Положения о

лицензировании погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте, в морских портах: постановление Правительства РФ от 30.11.2021 № 2111 // Собр. зак-ва РФ. 2021. № 49 (ч. I). Ст. 8297.

**Информация об авторе:**

*М.М. Исаев, старший научный сотрудник  
отделения анализа аварийности отдела изучения  
проблем нормативно-правового и аналитического  
обеспечения*

**About the author:**

*M.M. Isaev, senior researcher at the accident  
rate analysis department of the department for  
studying problems of regulatory and analytical  
support*

Статья поступила в редакцию 08.09.2023