Букина Татьяна Витальевна
к.геогр.наук, доцент кафедры экономической теории
доцент кафедры экономической теории Пермского филиала ФГАОУ ВПО
«Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики»,
Пермь, Студенческая, 38, bukinatv@mail.ru

T.Bukina the senior lecturer, Faculty of Economics
Perm Branch HSE,
Perm, Studencheskaya, 38

Букин Егор Кимович
студент географического факультета
Пермский государственный национальный исследовательский университет
Пермь, Букирева, 15, buego94@mail.ru

E. Bukin, student Faculty of Geography
Perm State University
Perm, Bukireva street, 15.

Реализация теории контрактных дыр в сфере безопасности дорожного движения

1.1. Теоретические аспекты проблематики «контрактных дыр»

В рамках современного развития, для понимания различных процессов и явлений, все большее значение приобретают те модели, которые базируются уже не на неоклассических предпосылках. В частности, речь идет уже не о рациональности, а об ограниченной рациональности; на смену предпосылке о совершенстве информации приходит предпосылка об асимметрии информации; предпосылка о полной спецификации прав собственности сменяется предпосылкой о неполной спецификации прав собственности.

Вновь возникающие предпосылки являются основой развития новых теорий. В рамках данной главы мы остановимся на одной из них – теории контрактных дыр. Прежде, чем начать разговор о контрактных дырах, необходимо понять природу их возникновения. И начать, несомненно, следует с понятия контракта.

Контракт – это соглашение об обмене относительными правами собственности. Рассмотрим основные принципы контрактных обязательств[1]:

1) Частная собственность включает в себя право на физическое пользование объектами, право на присвоение дохода от данных объектов и полномочия управления собственностью. Все эти три права включаются в полную собственность, однако она может быть раздроблена, путем передачи одного или двух элементов другим лицам.

2) Свобода контракта подразумевает под собой свободу заключать или не заключать контракт, а также выбирать контрагента по контракту и определять содержание и структуру контракта.

3) Стороны несут ответственность за исполнение всех условий контракта, при этом споры могут быть решены через суд.

Рассмотренные принципы позволили выявить следующие виды контрактов.

1) *Полный* контракт учитывает в себе все параметры всех возможных исходов событий. Из-за невозможности предвидения, практически все реальные контракты являются *неполными*.

2) *Неявный контракт* (неформализованный) — понимание и признание сторонами обязанностей, которые не подкреплены юридической защитой. И наоборот, контракт, в котором все обстоятельства получили исчерпывающее словесное описание, а обязательства каждой стороны подкреплены юридической защитой, называется *явным*, или формализованным.

3) *Разовый* контракт заключается один раз для одной уникальной транзакции. *Регулярные* контракты необходимы для осуществления множества повторяемых стандартизированных транзакций. *Случайный* контракт представляет из себя промежуточную форму между разовым и регулярным.

4) В случае *самовыполняющегося* контракта, гарантом выполнения сделки выступает один или оба контрагента. Прочие контракты

[1]Кузьминов Я.И., Юдкевич М.М. Институциональная экономика. Курс лекций. – М., 2002 – 280 с.

обеспечиваются третьей стороной – государством или независимым арбитром.

5) *Объективный размер контракта* - это размер по отношению к представлениям судебной инстанции. *Субъективный (или относительный) размер контракта* связан с «эффектом богатства». Чем больше ваш капитал, тем меньшую долю в нем занимает сумма определенного контракта, благодаря чему субъективный размер контракта разный для разных участников.

6) *Писаный контракт* – формальный контракт, записанный на бумаге. *Неписанный контракт* является небольшим по размеру неформальным контрактом.

7) *Реальное равенство или неравенство участников* зависит обычно от размера каждого из контрагентов, их переговорной силы и их способности диктовать свои условия контракта.

На основе этой классификации определяют три основные исторические формы контрактов[2]:

1) Классический контракт – обеспечен государством, разовый, полный, явный.

2) Неоклассический контракт – обеспечен третьей стороной, случайный, неполный, явный.

3) Отношенческий контракт – самовыполняющийся, регулярный, неполный, неявный.

Несмотря на наличие разных видов контрактов, все они имеют следующие составляющие.

1) Предмет контракта, который представляет собой вид совместного действия и способы осуществления этих действий.

2) Размер возмещения участников действия.

3) *Правила* и процедуры, которые используются сторонами в обусловленных контрактом действиях в будущем.

4) Ожидаемое поведение контрагентов.

[2] Земцова Л.В. Институциональная экономика. – Томск: Эль Контент, 2012. – 168 с.

Контракт как локальное соглашение не имеет смысла рассматривать в отрыве от институциональной среды: правового поля или социального контекста. Сам по себе контракт - это соглашение, из которого следуют обязательства и правомочия. Внутренняя контрактная составляющая, в укреплении достоверности обязательств, заключается в сколь можно более детальной спецификации условий. Но контрактация подразумевает и внешний механизм поддержки, исходя из конфигурации которого, происходит подгонка условий контракта. Потому роль внутреннего содержания контракта может быть весьма ограничена внешними механизмами поддержки его условий.

Итак, адаптационной составляющей контрактации является гибкая спецификация условий соглашения, тогда как защитная функция лежит на институтах, на которые ссылаются положения контракта.

Традиционной считается опора на нормы права, силовые линии которых образуют правовое поле. Правовая поддержка контракта подразумевает полную письменную формулировку условий контракта.

Ограниченная рациональность контрагентов, как следствие, невозможность учета всех возможных ex post событий, а, кроме того, неэффективность тотального контроля ввиду существования трансакционных издержек — все эти условия делают контракт «недописанным». Очевидно, что соглашения, реализуемые посредством «недописанного» контракта, поддерживаемого только императивами правового поля, рискуют быть неисполненными. Риск обусловлен внешними и внутренними факторами. Во-первых, закон поддерживает только формализованные положения контракта, а это значит, что недописанный контракт в суде будет рассматриваться только как сумма положений, зафиксированных в тексте договора. Поэтому недописанные условия контракта оставляют его недостаточно поддержанным, что, во-вторых, провоцирует оппортунистическое поведение недобропорядочных агентов, и это внутренний фактор риска.

Понятие «оппортунистическое поведение» было введено в экономическую литературу Оливером Уильямсоном. Оно представляет собой

поведение индивида, который стремится получить собственную выгоду за счет партнера, пренебрегая соблюдением условий контракта[3].

Уильямсон построил свою теорию на так называемой сильной степени следования собственной выгоде, когда для ее достижения индивиды используют все доступные средства. По мнению Уильямсона, именно она в большей степени соответствует реальному поведению людей.

Издержки оппортунистического поведения — это издержки, определяемые как сумма потерь от оппортунистического поведения и затрат на его предотвращение. Данные издержки связанны с трудностями контроля поведения сторон контракта.

Понятно, что необходимо предусматривать контрмеры возможному оппортунистическому поведению сторон в контракте. Более того, большинство людей склонны к такому типу оппортунистического поведения как формальное выполнение обязательств. В таком случае возникает моральный риск[4].

Моральная угроза (или моральный риск) - это вид оппортунистического поведения, связанный со слишком формальным исполнением обязательств или реальным существенным отклонением от них. Другими словами, это риск, возникающий в результате изменения поведения стороны по контракту. Моральная угроза представляет собой разновидность постконтрактного оппортунизма. Ее проявление заключается в том, что одна из сторон по контракту меняет своё отношение к предмету контракта (осуществляет действия или бездействие), в результате чего увеличиваются риски для другой стороны[5].

Оппортунистическое поведение становится причиной возникновения определенного рода «лазеек», которые получили название «контрактных дыр».

---

[3] Уильямсон О.И. Экономические институты капитализма. Фирмы, рынки, «отношенческая» контрактация. - СПб, 1996. – 702 с.

[4] Кузьминов Я.И., Юдкевич М.М. Институциональная экономика. Курс лекций. – М., 2002 – 280 с.

[5] Моральный риск и способы его предотвращения. – http://bzbook.ru/Instituczionaljnaya-ekonomika.45.html (дата обращения 10.03.2015)

Проблемы контрактных дыр представлены в работе Я.И. Кузьминова и М.М. Юдкевич[6]. Также достаточно подробно данная проблема рассматривалась Philippe Jehiely и Andrew F. Newman[7]. Сущность этого понятия состоит в том, что «агент», принимающий условия формального контракта от «принципала», находит в контракте определенные недочеты и неточности (дыры, лазейки), и, пользуясь асимметричностью информации, он оборачивает условия контракта в свою пользу, снижая собственные издержки и увеличивая собственные выгоды, хотя при этом формально все требования контракта будут соблюдены, и «агент» не понесет издержек наказания на неисполнение или ненадлежащее исполнение контракта[8].

«Принципал» в то же время страдает от оппортунизма «агента», так как формальное исполнение условий контракта часто значит совсем не то, что изначально закладывалось в смысл этого контракта. В конечном итоге все это приводит к появлению неэффективности контракта, из-за которой в большей степени страдает «принципал».

В качестве наглядного примера контрактных дыр можно привести закон о ремнях безопасности. Согласно ему, все пассажиры и водитель, находясь в автомобиле во время движения, должны быть пристегнуты ремнями безопасности.

Закон в данном случае выступает в качестве контракта, «агентом» в данном случае выступают граждане страны, которые должны соблюдать условия данного контракта (закона), а «принципалом» в данном случае выступает государство. В качестве «наблюдателей-контролеров», следящих за выполнением условий контракта, выступают работники дорожно-патрульной службы, делающие это непосредственно сами, или опосредовано через камеры.

«Агенты-водители и пассажиры» знают, что везде и всегда проследить за выполнением условий контракта «принципалы» не могут, так что они формально соблюдают условия закона лишь в местах, где расположены камеры

[6] Кузьминов Я.И., Юдкевич М.М. Институциональная экономика. Курс лекций. – М., 2002 – 280 с.
[7] Jehiel P., Newman A. F. Loopholes and the Evolution of Contract Form. – 2014.
[8] Там же.

или, где стоят посты ДПС, при этом фактически они не соблюдают те правила, которые изначально закладывались в основу данного закона. Возникает проблема «скрытых действий». «Принципал-государство» при этом не получает должного исполнения контракта, ведь водители и пассажиры зачастую не пристегиваются там, где нет контроля, а, значит, они не соблюдают правила безопасности дорожного движения.

Эта проблема возникает повсеместно в тех случаях, когда «принципал», заключает контракты с большим количеством в целом однородных «агентов». В таком случае «принципал» физически не может отслеживать факт строгого соблюдения выдвинутых им требований и условий в каждом отдельном случае и поэтому ему приходится прибегнуть к заключению формального стандартизированного контракта со всеми «агентами»[9].

Проблема здесь состоит в формальности контракта, которая может не отражать изначальный заложенный в него смысл. Формальность контракта происходит из того, что «принципал» не может в форме и условиях контракта учесть все возможные состояния «окружающей среды», все возможные сценарии и случаи поведения «агентов». «Агент» может соблюдать формальные условия контракта, однако при этом он будет выполнять совсем не те условия, которые были заложены в первоначальный смысл договора.

Рано или поздно «принципал» узнает про оппортунизм «агента» и тогда он будет вынужден пойти либо на изменение, либо на ужесточение требований контракта. Однако практически всегда «агенты» будут прибегать к оппортунизму, используя дыры в контракте, что исходит из того, что они ведут себя рационально и для них это выгодно (ниже издержки и больше выгоды), а асимметрия информации (невозможность полного контроля со стороны «принципала») будет играть им на руку. Выявление же факта оппортунизма приведет к заключению нового оптимального контракта и, как следствие, к улучшению благосостояния «принципала»[10].

[9] Jehiel P., Newman A. F. Loopholes and the Evolution of Contract Form. – 2014.
[10] Jehiel P., Newman A. F. Loopholes and the Evolution of Contract Form. – 2014.

Итак, контрактных дыр полностью избежать нельзя, но можно и нужно выявить, и устранить именно те контрактные дыры, которые наиболее актуальны для вашей конкретной ситуации. Актуализация параметров – это центральная проблема реального контракта. Вы должны предположить, какие возможные цепочки событий для вас актуальны и вероятны, и все они должны быть прописаны вами в контракте. Позволительно не прописывать в контракте лишь те цепочки, степень вероятности которых, ничтожно мала, с вашей точки зрения, либо те цепочки, которые вы считаете безопасными.

В статье Chung и Fortnow обращаются к понятию неопределенности и говорят о том, что именно из-за нее законодатели не могут составлять полные (то есть исчерпывающие) контракты, так как государство, в лице законодателей, не может знать наперед все возможные состояния окружающей среды. Законотворцы не способны предсказать то, как будут вести себя абсолютно все «агенты», то есть граждане, поэтому зачастую формулировки законов бывают достаточно туманными и суд, в каждом отдельном случае, может трактовать закон по-разному[11].

При этом они также подтверждают идею о том, что только лишь обнаружение лазейки приведет к заключению нового оптимального контракта. Они отмечают и доказывают, что если «принципал» не знает про оппортунизм «агента», он, скорее всего, не будет менять действующие условия контракта, так как, во-первых, это для него не выгодно, а во-вторых, он скорее всего не узнает про лазейку, пока она не будет обнаружена «агентом», и он не задумывается о том, что эта лазейка вообще может существовать. Таким образом, «принципал» не знает, что он что-то не знает, и лишь обнаружение лазейки приведет к осознанию незнания, к решению проблемы, и к дальнейшему движению и прогрессу. Эта же идея рассматривается и изучается Board and Chung[12], а также Devanur and Fortnow[13].

[11] Chung K.- S., Fortnow L. Loopholes. - 2007. – 24 p.
[12] Board O., Chung K. - S. Object-Based Unawareness. – 2007.
[13] Devanur N., Fortnow L. A Computational Theory of Awareness and Decision Making. – 2008.

Как мы видим, контрактные дыры пронизывают все сферы жизнедеятельности человека. Но прописано и немного разъяснено данное понятие только в институциональной экономике.

К сожалению, на сегодняшний день, данное понятие не используется в менеджменте и в государственном и муниципальном управлении. Не смотря на то, что оно имеет место быть во всех сферах. В изученной нами литературе даже нет четкого определения контрактных дыр, которое так необходимо для его понимания.

На сегодняшний день, в сфере юриспруденции и права, используется термин со схожим значением – пробелы в праве.

Пробелы в праве – это отсутствие в праве нормы, которая позволяет решать конкретные жизненные ситуации, требующие правового регулирования[14]. Большинство исследователей в качестве причин возникновения пробелов в праве выделяют следующие[15]:

- относительная «консервативность» права по сравнению с более активной динамикой общественных отношений;
- несовершенство законов и юридической техники;
- бесконечное разнообразие реальной жизни, или бесконечное множество возможных состояний окружающей среды;
- появление новых отношений, возникших после принятия норм права в данной сфере.

Мы видим, что пробелы в праве имеет достаточно узкое трактование – по сути, пробелы в праве можно считать специфическим видом контрактных дыр. В связи с этим возникает необходимость систематизации информации, касающейся различных подходов по отношению к контрактным дырам и апробации данного понятия на конкретных примерах.

---

[14] Пробелы в праве.
URL: http://www.grandars.ru/college/pravovedenie/probely-v-prave.html (дата обращения 21.03.2015)

[15] Матузов Н.И. Пробелы в праве. Применение норм права по аналогии // Теория государства и права: Учебник (Н.И. Матузов, А.В. Малько). – М.: Юристъ, 2004. – 245 с.

В дальнейшем нами будет рассмотрена теория контрактных дыр применительно к сфере безопасности дорожного движения, а именно нами будет рассмотрена специфика оппортунистического поведения при выполнении правил дорожного движения (ПДД).

Правила дорожного движения - нормативный правовой документ, который регулирует все вопросы, относящиеся к правилам поведения на дороге водителей, пассажиров, пешеходов и других участников дорожного движения. Прежде всего определим ПДД как контракт.

ПДД – это неполный контракт, поскольку невозможно учесть асе возможные ex post события, а также невозможность тотального контроля выполнения всех пунктов ПДД ввиду существования трансакционных издержек.

ПДД – это формализованный контракт, в котором все обстоятельства имеют исчерпывающее словесное описание, а обязательства каждой стороны подкреплены юридической защитой. ПДД утверждены постановлением Совета Министров Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 в редакции Постановлений правительства 1998 г., 2002 г., 2005 г., 2008 г., 2011 г., 2012 г., 2013 г., 2014 г. Последняя редакция ПДД была представлена Постановлением Правительства от 24 октября 2014 г. № 1097.

ПДД является регулярным контрактом, поскольку устанавливают единый порядок дорожного движения на всей территории РФ и необходимым для осуществления множества повторяемых стандартизированных трансакций.

ПДД как контракт, имеет своего «принципала», в качестве которого выступает государство, и имеет своего «агента», в качестве которого выступают водители транспортных средств и пешеходы.

Подразумевается, что агенты, соблюдая Правила дорожного движения, получают от государства, должный контроль за ситуацией на дорогах, хорошее и качественное дорожное покрытие, и освещение улиц и трасс, и т.д.

Однако на деле у каждого отдельного агента на этот счет может быть собственное субъективное мнение, из которого он может сделать вывод о том,

что государство-принципал со своей стороны не выполняет условия контракта и он также со своей стороны будет уклоняться от выполнения условий контракта. Например, на участке разбитой и находящейся в некачественном состоянии проезжей части, водитель, не желая портить свой автомобиль, выехал на тротуар, нарушив тем самым ПДД, однако он может счесть это разумной компенсацией за несоблюдение условий контракта со стороны государства, в лице дорожных служб, которые довели проезжую часть до такого состояния.

Разумеется, соблюдение ПДД должно быть выгодно в первую очередь самому агенту, однако именно принципал принуждает его к выполнению этих правил, так что «агент» будет требовать выполнения ответных обязательств именно с его стороны, тем более что в отдельных случаях издержки за несоблюдение условий контракта со стороны «агента» могут быть ниже, чем последствия от их выполнения.

И в данной ситуации видится два выхода: пытаться достичь компромисса или пойти на ужесточение условий контракта, с тем, чтобы добиться выполнения этих условий со стороны «агента».

В первом случае, весь вопрос состоит в том, удастся ли принципалу добиться доверия со стороны агента и как он может продемонстрировать то, что со своей стороны он также выполняет условия общественного договора.

Однако даже в этом случае не может быть полной уверенности в том, что все «агенты» начнут следовать условиям контракта, ведь всегда найдутся те, кто будут нарушать ПДД в любом случае, создавая при этом опасность для себя и окружающих. В таком случае, именно в контексте ПДД, лучшим вариантом решения проблемы все-таки может стать изменение правовых норм и изменение условий контракта в сторону ужесточения контроля и требований к «агентам».

Рассмотрим решение проблемы контрактных дыр в сфере безопасности дорожного движения через совершенствование контракта ПДД с 1998 г. по 2014 г.

1.2. Сравнительный анализ Правил Дорожного движения в редакции 1998 г. 2010 г. и 2014 г.

Анализируя ПДД в трех редакциях 1998 г. 2010 г. и 2014 г., необходимо отметить, что наиболее значительные изменения заметны в первом разделе документа. Это связано с тем, что первый раздел ПДД представляет собой общие положения и является единственным теоретическим разделом всего документа. В данном разделе за исследуемый период появились определения, которых не было в предыдущих редакциях, а те определения, которые представлены во всех трех редакциях, претерпели серьезные изменения. Это связано с тем, что отсутствие тех или иных определений или неоднозначность в их толковании, приводили к образованию контрактных дыр, неэффективности ПДД как контракта, что приводило к увеличению издержек как со стороны агентов, так и со стороны принципалов. Рассмотрим более подробно механизм повышения эффективности контракта ПДД путем преодоления контрактных дыр.

Рассмотрим первый раздел ПДД, как теоретическое описание нормативного документа регулирующего дорожное движение под которым понимается. совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог.

Раздел 1. Общие положения.

Термин «автомагистраль» в ПДД редакции 2014 г. дополнен основными характеристиками автомагистрали. Это связано с тем, что ГОСТ-52290-2004 «Об установке дорожных знаков и нанесения дорожной разметки» разрешает установку знаков 5.1 (рис. 1) только при условии отсутствия пересечения с другими путепроводами на одном уровне. В результате, в ПДД редакции 2014 г., по сравнению с определением автомагистрали в ПДД редакции 1998 г. как «… дорога, обозначенная знаком 5.1.», определение автомагистрали получилось следующим: «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. Знак 5.1 – «Автомагистраль»

Понятие «автопоезд», появляется лишь в ПДД редакции 2008 г., что связано с резким увеличением числа транспортных средств с прицепами, причем не только грузовых, но и легковых. В результате до редакции ПДД 2014 г. автопоезд мог состоять только из грузовых транспортных средств (категория С) и регламентировался отдельной категорией «Е». «Контрактная дыра» данного определения возникала при появлении на дороге легкового транспортного средства с разрешенной максимальной массой менее 3,5 тонн с прицепом, поскольку В ПДД до редакции 2014 г. вместо словосочетания «механическое транспортное средство» использовалось «грузовое транспортное средство» или «тягач».

Сильные изменения в общих положениях ПДД касаются велосипедного движения. Так в ПДД редакции 2014 г. появляются два новых термина «велосипедист – лицо управляющее велосипедом» и «велосипедная дорожка – конструктивно отдельный элемент дороги от проезжей части и тротуара, предназначенный для движения велосипедистов и обозначенный знаком 4.4.1». (Рис. 2).

Рис. 2. Знак 4.4.1. – Велосипедная дорожка

Введение данных определений можно назвать самым удачным примером устранения противоречий между нормативным актом и реальной ситуацией. Данные определения, во-первых, определяют обособленную категорию участников дорожного движения (велосипедистов), а также выделяют конструктивно отдельный элемент дороги общего пользования велосипедную дорожку. При этом необходимо отметить грамотность составления термина велосипедная дорожка, которая отвечает на три основных вопроса безопасности дорожного движения «что это такое?», для чего используется?» и «как выделяется или обособляется на дороге?».

Понятие «велосипедист» в ПДД редакциях 1998 г. и 2010 г. имело существенную лазейку, так как под это понятие попадали мопеды на электромоторах с мощностью более 0,25 кВт и скутеры, способные развивать скорость более 40 км/ч. Также серьезным недостатком данного определения являлось то, что оно, давая понятие велосипеда как транспортного средства, не показывала его максимально безопасной скорости. В результате мониторинга реальной ситуации было сформулировано наиболее четкое определение, которое представлено в ПДД редакции 2014 г. Итак, велосипед – это транспортное средство, кроме инвалидных колясок, которое имеет по крайней мере два колеса и приводится в движение как правило мускульной энергией лиц, находящихся на этом транспортном средстве, в частности при помощи педалей или рукояток, и может также иметь электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 0,25 кВт, автоматически отключающийся на скорости более 25 км/ч.

Термин «главная дорога» практически не претерпевал изменения с 1998 г. Единственное изменение связано с расширением числа дорожных знаков,

показывающих примыкание второстепенной дороги. Это было связано с появлением перекрестков второстепенной дороги под углом в 20-50 градусов по отношению к главной дороге. В ПДД редакции 1998 г. существовало только три типа примыкания: слева, справа и перпендикулярно, даже если дорога примыкала под углом. В результате это приводило к созданию аварийной ситуации, поскольку водитель ТС не ожидал появления автомобиля из другой точки. На сегодняшний день существует шесть типов примыкания второстепенной дороги (рис. 3), что в принципе позволяет учесть все возможные варианты соприкосновения.

2.3.1 2.3.2 2.3.3 2.3.4 2.3.5 2.3.6

Рис. 3. Знаки примыкания второстепенной дороги

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

Данное определение есть в ПДД лишь в редакциях 2010 г. и 2014 г; в редакции 1998 г. данное определение отсутствует, поскольку движение с включенным ближним светом фар стало обязательным лишь в 2010 г. (Постановление правительства РФ № 221 от 14.03.2010).

Проблема данного определения заключается в том, что оно не регламентирует, что является дневным ходовым светом: это может быть сочетание фар ближнего света и габаритных огней, или отдельно горящие габаритные огни; для некоторых моделей, имеющих противотуманные фары, – именно они могут послужить прибором для улучшения видимости спереди. Однако согласно 96 ФЗ «О безопасности дорожного движения»[16] с поправками от 16.06.2010 – транспортное средство должно двигаться днем с включенным

[16] О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ.

ближним светом фар, который является дневным транспортного средства может двигаться с включенными габаритными огнями, при этом не нарушая ПДД, однако коэффициент его видимости будет снижен почти в 1,5 раза, что повышает риск аварийности.

Термин «маршрутное транспортное средство» был изменен в части понятий «остановочный пункт» и «место остановки». В ПДД редакции 2010 г. и 2014 г. используется термин *место (места) остановки*. Данное понятие является более емким, поскольку, в отличие от остановочного пункта, включает в себя не только остановки, оборудованные стационарными сооружениями, но и «остановки по требованию».

«Механическое транспортное средство» - транспортное средство, приводимое в движение двигателем. Термин распространяется также на любые тракторы и самоходные машины. В ПДД редакции 2014 г. в данное определение был добавлен мопед, таким образом данное понятие включает в себя все транспортные средства, имеющие двигатель и способные передвигаться на скорости более 30 км/ч.

В терминах, дающих понятия отдельным транспортным средствам, таким как мопед и мотоцикл в ПДД редакции 2014 г. были прописаны технические характеристики мощностей электродвигателей. Из определения убраны такие термины как велосипед с электродвигателем и мокики в связи с более расширенным определением термина «велосипед».

«Мотоцикл» - двухколесное механическое транспортное средство с боковым прицепом или без него, рабочий объем двигателя которого (в случае двигателя внутреннего сгорания) превышает 50 куб. см или максимальная конструктивная скорость (при любом двигателе) превышает 50 км/ч. К мотоциклам приравниваются трициклы, а также квадрициклы с мотоциклетной посадкой или рулем мотоциклетного типа, имеющие ненагруженную массу, не превышающую 400 кг (550 кг для транспортных средств, предназначенных для перевозки грузов) без учета массы аккумуляторов (в случае электрических

транспортных средств), и максимальную эффективную мощность двигателя, не превышающую 15 кВт.

По сравнению с определением в ПДД 2010 г., понятие «мотоцикл» было расширено введением максимальной массы транспортных средств приравненных к мотоциклам, а для квадрициклов, имеющих электродвигатель с аккумулятором весом 120-150 кг, в ПДД было прописано «без учета массы аккумуляторов», что позволило не выделять в отдельную категорию транспортных средств мощные квадрициклы с электродвигателями.

Понятие «населенный пункт» не претерпело серьезных изменений (рис. 4), за исключением смены идентификационных номеров дорожных знаков, обозначающих въезд в населенный пункт (вместо знаков 5.22-5.25, с 2010 года используются знаки 5.23-5.26).

Рис. 4. Знаки обозначающие границы населенного пункта.

«Обгон» - опережение одного или нескольких движущихся транспортных средств, связанное с выездом из занимаемой полосы – так звучит определение в ПДД редакции 2010 г. В ПДД редакции 2014 г. термин «обгон» дается как «опережение одного или нескольких транспортных средств, связанное с выездом на полосу (сторону проезжей части), предназначенную для встречного движения, и последующим возвращением на ранее занимаемую полосу (сторону проезжей части».

Стоит отметить, что определение «обгон» в ПДД редакции 2010 г. является весьма некорректным: исходя из предложенного толкования термина «обгон», транспортное средство могло опережать другое, либо другие транспортные средства там, где ему хочется. В определении сказано, что транспортное средство выезжает из занимаемой полосы, но не сказано куда выезжает. Следовательно, водитель может опережать другие транспортные средства и по тротуару, и по обочине, и по газону и т.д. Естественно, что такой

обгон будет являться нарушением правил, но, с другой стороны, в определении не сказано об этом, а, значит, так делать можно. Такое неполное определение термина «обгон» показывает явное противоречие его смысла ПДД. В ПДД редакции 2014 г. четко прописано, как именно транспортное средство может и обязано опережать другие транспортные средства. Благодаря этому достаточно серьезное противоречие в итоге устранено.

«Обочина» – термин, появившийся в ПДД в редакции 2010 г. и сохранившейся до сих пор, характеризует обочину, как отдельный элемент дороги. Однако у современного определения есть серьезный недостаток. Возникает вопрос: «если данный элемент дороги не обозначен разметкой 1.2.1 или 1.2.2, (рис. 5), то данный элемент дороги не является обочиной?». В связи с вышесказанным предлагается сформулировать следующее определение обочины: «Обочина – элемент дороги, примыкающий непосредственно к проезжей части на одном уровне с ней, отличается типом покрытия, может быть выделен с помощью дорожной разметки 1.2.1 и 1.2.2 (рис. 5), не учитывается в дорожных знаках 5.15.1-5.15.6 (движение по полосам), предназначенный для остановки или стоянки, а также для движения в отдельных случаях, в соответствии с правилами».

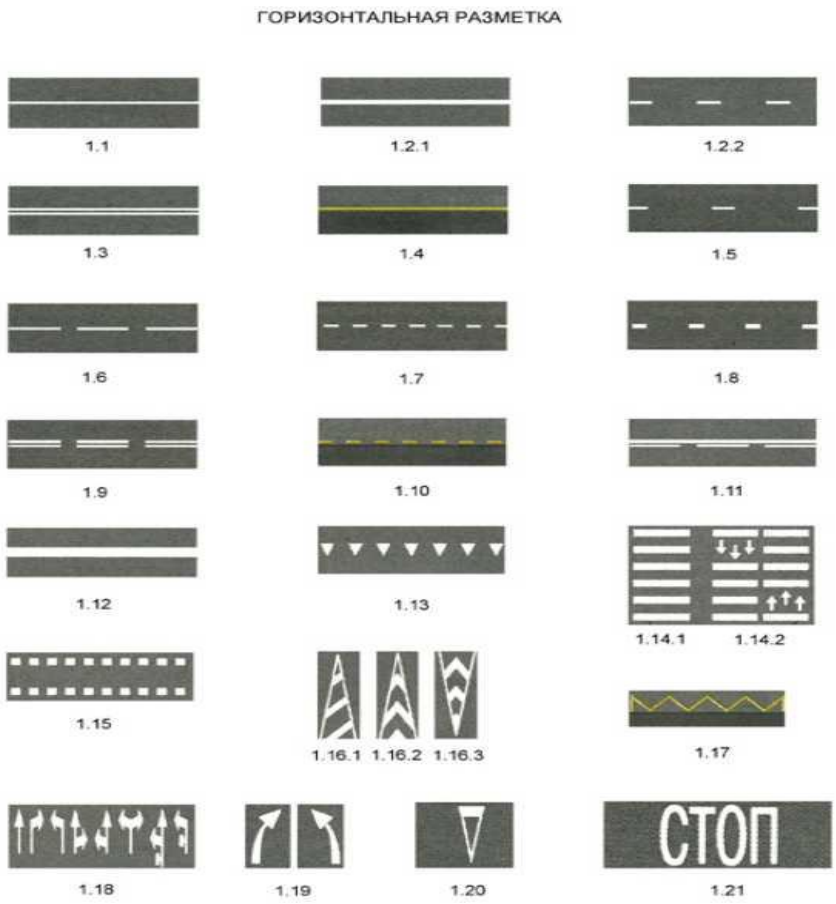

Рис. 5. Виды горизонтальной разметки.

«Опасность для движения» – термин, появившийся в ПДД с 2008 г., используется до сих пор. Причинами появления данного термина стали увеличение средней скорости и интенсивности транспортного потока, а также действия водителя в ситуации, вышедшей из-под его контроля.

Данное определение позволило устранить контрактную дыру при возникновении ДТП, причинами которого стали несоответствующие действия водителя условиям на дороге.

Термин «опережение» появился в ПДД редакции 2010 г. для осуществления более быстрого движения в попутном направлении. Необходимость данного знака обусловлена появлением трех- и более полосных автодорог. При наличии знака 3.20 (рис. 6) на дороге, имеющей более одной полосы в каждое направление, разрешается обгон транспортного средства, двигающегося в попутном направлении без выезда на полосу встречного движения – это и есть опережение.

Рис. 6. Знак 3.20. Обгон запрещен.

В группе терминов, связанной с организованной перевозкой групп лиц, изменений не произошло, что говорит о закрытии всех контрактных дыр, связанных с обеспечением безопасного передвижения транспортных средств с большим количеством людей.

«Ограниченная видимость» - видимость водителем дороги в направлении движения, ограниченная рельефом местности, геометрическими параметрами дороги, растительностью, строениями, сооружениями или иными объектами, в том числе транспортными средствами». Данное определение изменений не претерпевало, что говорит о его корректности.

Термин «остановка» не менялся в ПДД с 1998 г., однако в ПДД редакции 2014 г. отдельно появляется термин «парковка (парковочное место)» - специально обозначенное и при необходимости обустроенное и оборудованное место, являющееся в том числе частью автомобильной дороги и (или) примыкающее к проезжей части и (или) тротуару, обочине, эстакаде или мосту либо являющееся частью подэстакадных или подмостовых пространств, площадей и иных объектов улично-дорожной сети, зданий, строений или сооружений и предназначенное для организованной стоянки транспортных средств на платной основе или без взимания платы по решению собственника или иного владельца автомобильной дороги, собственника земельного участка либо собственника соответствующей части здания, строения или сооружения.

Данное определение наиболее точно определяет место стоянки транспортного средства, позволяет разделить границу между местами, где стоянка запрещена и остальной дорогой. Например. Согласно пункту 1.3 ПДД

«стоянка на мостовых путепроводах запрещена», однако появление специально обустроенных парковочных мест на данных участках без этого определения создавало бы серьезные проблемы с функционированием данного парковочного места.

В термин «пешеход» в ПДД редакции 2014 г. было внесено изменение, касающееся самокатов и роликовых коньков. До 2014 г., лица, передвигавшиеся по дороге на самокатах, не были отнесены ни к одной категории, оставались «неопределенными объектами на дорогах». С 2014 г. в термин «пешеход» добавлен комментарий: «К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую или инвалидную коляску, а также использующие для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства».

Не менее важным добавлением, вступившее с 01 января 2015 года стало введение термина «островок безопасности». «Островок безопасности» - элемент обустройства дороги, разделяющий полосы движения противоположных направлений (в том числе и полосы для велосипедистов), конструктивно выделенный бордюрным камнем над проезжей частью дороги или обозначенный техническими средствами организации дорожного движения и предназначенный для остановки пешеходов при переходе проезжей части дороги. К островку безопасности может относиться часть разделительной полосы, через которую проложен пешеходный переход.

Введение данного определения стало необходимым после прокладки пешеходных переходов через автомобильную дорогу с тремя и более полосами движения, которые не регулируются светофором. В соответствии с ФЗ-96 «О безопасности дорожного движения» данные сооружения должны быть установлены на наиболее опасных пешеходных переходах.

Для решения проблемы движения пешехода, как полноправного участника дорожного движения – в ПДД редакции 2014 г. был разработан ряд определений, регламентирующий места движения пешеходов, и безопасное

совместное движение пешеходов и велосипедистов следующими терминами: «Пешеходная дорожка» - обустроенная или приспособленная для движения пешеходов полоса земли либо поверхность искусственного сооружения, обозначенная знаком 4.5.1. (рис. 7).

Рис. 7. Знак 4.5.1 «Пешеходная дорожка»

«Пешеходная зона» - территория, предназначенная для движения пешеходов, начало и конец которой обозначены соответственно знаками 5.33 и 5.34. (рис. 8).

Рис. 8 Знаки 5.33 и 5.34 «Пешеходная зона» и «Конец пешеходной зоны»

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

Необходимо отметить, что в ПДД редакции 2014 г. предусмотрено решение проблемы как совместного расположения велосипедной и пешеходной дорожек, так и разделенного техническими средствами организации дорожного движения (рис. 9).

Рис. 9. Знаки 4.5.2-4.5.7 «Пешеходная и велосипедная дорожка».

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

Нужным оказалось появление в ПДД редакции 2010 г. такого термина как «препятствие». Довольно часто данное слово встречается в правилах, но ранее оно никак не было истолковано, из-за чего под препятствием можно было понимать что угодно. В ПДД редакции 2014 г. есть точное определение, исходя из которого, становится ясно, что некоторые ситуации на дороге не могут называться препятствиями, а именно затор или транспортное средство, остановившееся на полосе движения перед транспортным средством в соответствии с требованиями правил.

Проблема была в том, что без четкого определения данного термина возникали противоречивые ситуации, при которых нельзя точно определить, нарушил ли водитель ПДД, является ли он виновником ДТП и т.д. Вместе с добавлением термина «препятствие» появилась возможность избежать большого количества конфликтных ситуаций, связанных с нарушениями на дороге, которые раньше решались абсолютно по-разному, поскольку не имели возможности базироваться на ПДД.

В ходе анализа первого раздела ПДД ряд определений не менялся с 1998 года – это определения, характеризующие непосредственно дорожное движение, а также элементы дороги. К таким определениям относятся термины: «тротуар», «транспортное средство», «участник дорожного движения», «стоянка», «проезжая часть», «разделительная полоса», «прилегающая территория», «пешеходный переход», «перекресток», «дорога», «ДТП», «железнодорожный переезд» и «водитель».

С 1998 г. были сохранены также ряд определений, характеризующих дорожную ситуацию и действия водителей на дороге. Эту группу составляют такие понятия, как «вынужденная остановка», «остановка», «недостаточная видимость», «ограниченная видимость», «опасный груз», «организованная перевозка людей или колонна», «преимущество (приоритет)», «уступить дорогу» и «темное время суток».

Довольно большое количество определений, которые не претерпевали изменений, свидетельствует о высокой юрисдикции данного нормативного акта, его ликвидности и понятности не только с юридической точки зрения но и с точки зрения критерия общедоступности. Данные определения являются ключевыми в ПДД, составляют теоретический скелет этого контракта, и внесение в них изменений повлечет за собой неэффективность данного контракта.

Далее в работе проведен анализ изменений в оставшихся девяти разделах, имеющих в своем составе практическое описание действий на дороге в различных ситуациях. Данные разделы (со второго по девятый) изменяются ежегодно, что объясняется постоянным обнаружением контрактных дыр, в результате сложного процесса организации дорожного движения.

Изменения второго раздела «Общие обязанности водителей». В данный раздел введены, как и послабления, так и ужесточения.

Например, из пункта 1 убрали необходимость водителю иметь при себе талон о прохождении государственного технического осмотра, а также больше

нет необходимости оформлять доверенность, в случае, если за рулем транспортного средства не его владелец.

Ужесточения же коснулись ремней безопасности. В ПДД редакции 2014 г. ремни должны быть пристегнуты у всех лиц, находящихся в транспортном средстве, без исключения, в то время как в ПДД редакций 1998 г. и 2010 г. допускалось не пристегивать ремень лицам, обучающим вождению лиц, когда за рулем обучаемый, водителям и пассажирам автомобилей оперативных служб.

Изменения коснулись и раздела 4 «Обязанности пешеходов».

Было: «Пункт 7. При приближении транспортных средств с включенными синим проблесковым маячком и специальным звуковым сигналом пешеходы обязаны воздержаться от перехода проезжей части, а находящиеся на ней должны уступить дорогу этим транспортным средствам и незамедлительно освободить проезжую часть»[17].

Стало: «Пункт 7. При приближении транспортных средств с включенным проблесковым маячком синего цвета (синего и красного цветов) и специальным звуковым сигналом пешеходы обязаны воздержаться от перехода проезжей части, а пешеходы, находящиеся на ней, должны незамедлительно освободить проезжую часть»[18].

Ранее в ПДД редакций 1998 г.2010 г. пешеходы должны были уступить дорогу и только после того, как транспортные средства с маячками проедут, продолжить движение. В ПДД редакции 2014 г. пешеходы должны незамедлительно освободить проезжую часть. Это значит, что им необходимо покинуть дорогу в том направлении, в котором это будет сделано быстрее.

Небольшие изменения были введены и в раздел 9.

---

[17] *О внесении* изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации о Правилах дорожного движения от 23.10.1993 № 1090: Постановление Правительства Российской Федерации от 20.05.2010 № 316. *О внесении* изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации о Правилах дорожного движения от 23.10.1993 № 1090: Постановление Правительства Российской Федерации от 31.10.1998 № 1272.

[18] О внесении изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации о Правилах дорожного движения от 23.10.1993 № 1090: Постановление Правительства Российской Федерации от 22.03.2014 № 221.

Было: «Пункт 2: На дорогах с двусторонним движением, имеющих четыре полосы или более, запрещается выезжать на сторону дороги, предназначенную для встречного движения»[19].

Стало: «Пункт 2: На дорогах с двусторонним движением, имеющих четыре или более полосы, запрещается выезжать для обгона или объезда на полосу, предназначенную для встречного движения. На таких дорогах повороты налево или развороты могут выполняться на перекрестках и в других местах, где это не запрещено Правилами, знаками и (или) разметкой».

Данный пункт уточняет действия водителя на многополосной дороге. Ранее было оговорено лишь о запрете выезда на встречную полосу, сейчас же введено уточнение, в каких конкретно случаях действует запрет, а также установлены правила разворотов и поворотов на данных участках дорог.

Изменения в разделе 10 ПДД редакции 2014 г. коснулись лишь примечания к пункту 3. В предыдущих редакциях ПДД примечаний не было совсем. Данное примечание позволяет собственникам дорог увеличивать максимально разрешенную скорость для отдельных видов транспортных средств, но при этом устанавливает новое, максимально разрешенное значение.

В некоторых разделах изменения коснулись и названий. Например, в ПДД редакции 2010 г. Раздел 11 – «Обгон, встречный разъезд», а в реакции 2014 г. – «Обгон, опережение, встречный разъезд». Таким образом, данный раздел теперь регулирует еще и опережение.

Было: «Пункт 1: Прежде чем начать обгон, водитель обязан убедиться в том, что полоса движения, на которую он намерен выехать, свободна на достаточном для обгона расстоянии и этим маневром он не создаст помех встречным и движущимся по этой полосе транспортным средствам; следующее позади по той же полосе транспортное средство не начало обгон, а транспортное средство, движущееся впереди, не подало сигнал об обгоне,

[19] *О внесении* изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации о Правилах дорожного движения от 23.10.1993 № 1090: Постановление Правительства Российской Федерации от 20.05.2010 № 316. *О внесении* изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации о Правилах дорожного движения от 23.10.1993 № 1090: Постановление Правительства Российской Федерации от 31.10.1998 № 1272.

повороте (перестроении) налево; по завершении обгона он сможет, не создавая помех обгоняемому транспортному средству, вернуться на ранее занимаемую полосу»[20].

Стало: «Пункт 1: Прежде чем начать обгон, водитель обязан убедиться в том, что полоса движения, на которую он собирается выехать, свободна на достаточном для обгона расстоянии и в процессе обгона он не создаст опасности для движения и помех другим участникам дорожного движения»[21].

Мы видим, что в ПДД редакции 2014 г. стало меньше конкретизации, то есть исчезло подробное описание действий транспортных средств, идущих впереди и позади. Но ключевые моменты, касающиеся свободы полосы и не создания помех другим участником движений, остались без изменений.

Было: «Пункт 2: Обгонять безрельсовое транспортное средство разрешается только с левой стороны. Однако обгон транспортного средства, водитель которого подал сигнал поворота налево и приступил к выполнению маневра, производится с правой стороны»[22].

Стало: «Пункт 2. Водителю запрещается выполнять обгон в случаях, если транспортное средство, движущееся впереди, производит обгон или объезд препятствия; транспортное средство, движущееся впереди по той же полосе, подало сигнал поворота налево; следующее за ним транспортное средство начало обгон; по завершении обгона он не сможет, не создавая опасности для

[20] *О внесении* изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации о Правилах дорожного движения от 23.10.1993 № 1090: Постановление Правительства Российской Федерации от 20.05.2010 № 316. *О внесении* изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации о Правилах дорожного движения от 23.10.1993 № 1090: Постановление Правительства Российской Федерации от 31.10.1998 № 1272.

[21] О внесении изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации о Правилах дорожного движения от 23.10.1993 № 1090: Постановление Правительства Российской Федерации от 22.03.2014 № 221.

[22] *О внесении* изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации о Правилах дорожного движения от 23.10.1993 № 1090: Постановление Правительства Российской Федерации от 20.05.2010 № 316. *О внесении* изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации о Правилах дорожного движения от 23.10.1993 № 1090: Постановление Правительства Российской Федерации от 31.10.1998 № 1272.

движения и помех обгоняемому транспортному средству, вернуться на ранее занимаемую полосу»[23].

Изменения в пункте втором более значительны, мы видим, что ужесточились требования для обгона. Если в старой редакции имеется лишь указание на сторону, по которой можно совершить обгон, то в новой редакции Правил существует целый перечень условий, запрещающих совершать данный маневр. Данные изменения конкретизируют ситуацию и позволяют избежать спорных ситуаций на дорогах.

«Пункт 3. Водителю обгоняемого транспортного средства запрещается препятствовать обгону повышением скорости движения или иными действиями. Данный пункт остался без изменений»[24].

«Было: Пункт 4: По завершении обгона (кроме разрешенного обгона с правой стороны) водитель обязан вернуться на ранее занимаемую полосу движения. Однако при двух и более полосах для движения в данном направлении водитель, производящий обгон, может с учетом пункта 9.4 Правил остаться на левой полосе, если по возвращении на ранее занимаемую полосу ему пришлось бы сразу начать новый обгон и если он не создает помех транспортным средствам, движущимся за ним с более высокой скоростью»[25].

«Стало: Пункт 4. Обгон запрещен на регулируемых перекрестках, а также на нерегулируемых перекрестках при движении по дороге, не являющейся главной; на пешеходных переходах при наличии на них пешеходов; на железнодорожных переездах и ближе чем за 100 метров перед ними; на мостах, путепроводах, эстакадах и под ними, а также в тоннелях; в конце подъема, на

[23] О внесении изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации о Правилах дорожного движения от 23.10.1993 № 1090: Постановление Правительства Российской Федерации от 22.03.2014 № 221.
[24] Там же.
[25] *О внесении* изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации о Правилах дорожного движения от 23.10.1993 № 1090: Постановление Правительства Российской Федерации от 20.05.2010 № 316. *О внесении* изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации о Правилах дорожного движения от 23.10.1993 № 1090: Постановление Правительства Российской Федерации от 31.10.1998 № 1272.

опасных поворотах и на других участках с ограниченной видимостью»[26] [Постановление №221].

Что касается пункта 4, то здесь прошли кардинальные изменения. В ПДД редакций 1998 г. и 2010 г. данный пункт регулировал лишь окончание такого маневра как обгон, однако в новой редакции данный пункт направлен на ограничение проведения обгона. В старой редакции данные ограничения были прописаны в пункте 5, но так как раздел 11 регулирует еще и опережение, то в новой редакции пункт 5 регламентирует данный маневр.

Было: «Пункт 6. Водитель тихоходного или крупногабаритного транспортного средства вне населенных пунктов в случаях, когда обгон этого транспортного средства затруднен, должен принять как можно правее, а при необходимости и остановиться, чтобы пропустить скопившиеся за ним транспортные средства» [27].

Стало: «Пункт 6. В случае если вне населенных пунктов обгон или опережение тихоходного транспортного средства, транспортного средства, перевозящего крупногабаритный груз, или транспортного средства, двигающегося со скоростью, не превышающей 30 км/ч, затруднены, водитель такого транспортного средства должен принять как можно правее, а при необходимости остановиться, чтобы пропустить следующие за ним транспортные средства»[28].

Данный пункт имеет серьезное дополнение, на которое необходимо обратить внимание. Ранее, согласно ПДД не было указания на то, что любое транспортное средство, движущееся со скоростью 30 км/час и менее должен пропустить идущие за ним транспортные средства. Таким образом, водители,

---

[26] О внесении изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации о Правилах дорожного движения от 23.10.1993 № 1090: Постановление Правительства Российской Федерации от 22.03.2014 № 221.

[27] *О внесении* изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации о Правилах дорожного движения от 23.10.1993 № 1090: Постановление Правительства Российской Федерации от 20.05.2010 № 316. *О внесении* изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации о Правилах дорожного движения от 23.10.1993 № 1090: Постановление Правительства Российской Федерации от 31.10.1998 № 1272.

[28] О внесении изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации о Правилах дорожного движения от 23.10.1993 № 1090: Постановление Правительства Российской Федерации от 22.03.2014 № 221.

не читающие изменения, вступившие в силу, могут оказаться нарушителями Правил дорожного движения, не осознавая этого.

В ходе анализа были также выявлены различия в 12 разделе, а именно в пункте 4. В ПДД редакции 2014 г. появился еще один запрет на остановку на полосе для велосипедистов. Как уже было сказано ранее, данный вид транспорта стал популярен, именно поэтому в Правилах появляются новые определения и пункты, регулирующие взаимодействие велосипедистов в транспортными средствами.

На наш взгляд, значительным стало дополнение к пункту 9 раздела 13. Данное дополнение касается кругового движения. Оно регулирует главенство транспортных средств, находящихся на кольце и тех, кто только собирается туда выехать. Незнание данного дополнения может привести к различного рода дорожно-транспортным происшествиям.

Раздел 14. Пешеходные переходы и места остановок маршрутных транспортных средств

Было: «Пункт 1. Водитель транспортного средства обязан уступить дорогу пешеходам, переходящим проезжую часть, по нерегулируемому пешеходному переходу»[29].

Стало: «Пункт 1. Водитель транспортного средства, приближающегося к нерегулируемому пешеходному переходу, обязан снизить скорость или остановиться перед переходом, чтобы пропустить пешеходов, переходящих проезжую часть или вступивших на нее для осуществления перехода»[30].

В 14 разделе ПДД редакции 2014 г. изменения коснулись правил остановки транспортных средств перед нерегулируемыми пешеходными переходами. В предыдущей редакции было лишь сформулировано общее правило: «Водитель транспортного средства обязан уступить дорогу

[29] *О внесении* изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации о Правилах дорожного движения от 23.10.1993 № 1090: Постановление Правительства Российской Федерации от 20.05.2010 № 316. *О внесении* изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации о Правилах дорожного движения от 23.10.1993 № 1090: Постановление Правительства Российской Федерации от 31.10.1998 № 1272.

[30] О внесении изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации о Правилах дорожного движения от 23.10.1993 № 1090: Постановление Правительства Российской Федерации от 22.03.2014 № 221.

пешеходам, переходящим проезжую часть, по нерегулируемому пешеходному переходу». В новой же редакции появилось сразу несколько уточнений.

Во-первых, водитель транспортного средства должен заранее быть готовым к тому участку дороги, где есть нерегулируемый пешеходный переход, а именно обязан снизить скорость. По всей видимости, это уточнение связано с тем, что ранее водители не относились достаточно серьезно к подобного вида пешеходным переходам, ехали по дороге со скоростью, из-за чего могли просто не замечать пешеходов, что приводило к резкому торможению. Как известно, резкое торможение запрещено ПДД за исключением случаев, когда оно необходимо для предотвращения наступления дорожно-транспортного происшествия. Следовательно, данное дополнение помогает водителям избежать нарушения еще и другого Правила дорожного движения.

Второе дополнение связано с движением самих пешеходов. По новой формулировке выше указанного правила, если пешеход только вступил на нерегулируемый пешеходный переход, водитель обязан остановиться и пропустить пешехода. Ранее в этом правиле не было ничего сказано про этот момент. Получается, что до введения новых Правил водитель мог не останавливаться и продолжать движение (например, при наличии достаточно широкой автомобильной дороги), если пешеход только начал свое движение. Вполне предсказуемо, что данные действия со стороны водителя могли не раз привести к дорожно-транспортному происшествию с участием пешехода. Кроме того, учитывая тот факт, что в Правилах дорожного движения про такой случай не было ничего сказано, закономерной является ситуация, при которой весьма сложно определить виновника такого рода ДТП.

Не остался без изменений и 18 раздел ПДД. В пункте 2 данного раздела, появилось исключение для автомобилей, используемых в качестве легкового такси. В предыдущей редакции, всем без исключения было запрещено движение и остановка на полосах, обозначенных знаками «Дорога с полосой для маршрутных транспортных средств». В ПДД редакции 2014 г. данные действия разрешены легковым такси. Данный пункт необходимо принимать во

внимание так же и водителям автобусов, для которых предназначена данная полоса, чтобы они понимали, что на их полосе возможно транспортное средство без движения, и могли вовремя среагировать на ситуацию, не допустив при этом дорожно-транспортного происшествия.

В разделе 19 было введено серьезное дополнение, касающееся фар. В ПДД редакции 2010 г. был определенный список транспортных средств, у которых при движении в светлое время суток должен быть включен ближний свет фар: на мотоциклах и мопедах; при движении в организованной транспортной колонне; на маршрутных транспортных средствах, движущихся по специально выделенной полосе навстречу основному потоку движения; при организованной перевозке групп детей; при перевозке опасных, крупногабаритных и тяжеловесных грузов; при буксировке механических транспортных средств (на буксирующем транспортном средстве); при движении вне населенных пунктов[31].

В ПДД редакции 2014 г. все без исключения транспортные средства должны включать фары ближнего света. Этот пункт был введен для обозначения транспортного средства на дороге. Данное дополнение помогает водителю контролировать ситуацию, более точно определять расстояние до впереди идущего или следующего транспортного средства[32].

В связи с данным изменением было введено еще одно дополнение в пункте 10 данного раздела. Необходимость его введения обусловлена тем, что фары ближнего света теперь должны гореть постоянно, и они не могут служить предупреждением об обгоне. Поэтому новый знак предупреждения об обгоне – кратковременное переключение фар с ближнего света на дальний. Нетрудно догадаться, что, не зная данного нововведения, водитель впереди идущего транспортного средства может не распознать сигнал и сам начать выполнение

[31] *О внесении* изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации о Правилах дорожного движения от 23.10.1993 № 1090: Постановление Правительства Российской Федерации от 20.05.2010 № 316. *О внесении* изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации о Правилах дорожного движения от 23.10.1993 № 1090: Постановление Правительства Российской Федерации от 31.10.1998 № 1272.

[32] О внесении изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации о Правилах дорожного движения от 23.10.1993 № 1090: Постановление Правительства Российской Федерации от 22.03.2014 № 221.

такого маневра, как обгон. Данные действия могут привести к дорожно-транспортному происшествию.

Очень серьезные изменения коснулись 24 раздела ПДД. В ПДД редакции 2010 г. данный раздел был последним и назывался «Дополнительные требования к движению велосипедов, мопедов, гужевых повозок, а также прогону животных». Как видно из названия, в данном разделе были собраны правила для всех перечисленных средств. В ПДД редакции 2014 г. данных раздел был разделен на два: 24. - Дополнительные требования к движению велосипедистов и водителей мопедов; и 25. - Дополнительные требования к движению гужевых повозок, а также к прогону животных.

Раздел 24 регламентирует движение велосипедистов, как по одному, так и группой. Он определяет где, как и в каком направлении должны двигаться велосипедисты. Прописывает все разрешения и запреты. Но не стоит думать, что этот раздел необходим только велосипедистам, как уже неоднократно было сказано ранее, водители автомобилей, мотоциклов и автобусов должны знать данные Правила во избежание непредвиденных ситуаций.

В свою очередь 25 раздел правил регламентирует требования к движению гужевых повозок, а также к прогону животных. В данном разделе прописаны разрешения и запреты для данного вида участников дорожного движения.

Подводя итог всему вышесказанному, стоит отметить, Правила дорожного движения претерпели значительные изменения за период с 1998 г. по 2014 г.

Введение данных изменений было связано с динамично изменяющейся ситуацией, повлекшей за собой «контрактные дыры» и, как результат, оппортунистическое поведение агентов на дороге.

Анализ изменений ПДД позволил сделать вывод о том, что органы, контролирующие сферу дорожного движения, в данном случае – принципалы, осознают наличие «контрактных дыр» и преимущественно используют один из методов их устранения – ужесточение ПДД. Кроме того, введение тех или иных изменений не только позволяет «закрыть контрактные дыры», но также

способствует повышению эффективности контракта – правил дорожного движения.

Список литературы

1. О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ.

2. О внесении изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации о Правилах дорожного движения от 23.10.1993 № 1090: Постановление Правительства Российской Федерации от 31.10.1998 № 1272.

3. О внесении изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации о Правилах дорожного движения от 23.10.1993 № 1090: Постановление Правительства Российской Федерации от 20.05.2010 № 316.

4. О внесении изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации о Правилах дорожного движения от 23.10.1993 № 1090: Постановление Правительства Российской Федерации от 22.03.2014 № 221.

5. *Земцова Л.В.* Институциональная экономика. – Томск: Эль Контент, 2012. – 168 с.

6. *Кузьминов Я.И., Юдкевич М.М.* Институциональная экономика. Курс лекций. – М., 2002 – 280 с.

7. *Матузов Н.И.* Пробелы в праве. Применение норм права по аналогии // Теория государства и права: Учебник (Н.И. Матузов, А.В. Малько). – М.: Юристъ, 2004. – 245 с.

8. *Уильямсон О.И.* Экономические институты капитализма. Фирмы, рынки, «отношенческая» контрактация. - СПб, 1996. – 702 с.

9. *Board O., Chung K. - S.* Object-Based Unawareness. - 2007.

10. *Chung K.- S., Fortnow L.* Loopholes. - 2007. – 24 p.

11. *Devanur N., Fortnow L.* A Computational Theory of Awareness and Decision Making. - 2008.

12. *Jehiel P., Newman A. F.* Loopholes and the Evolution of Contract Form. - 2014.

13. *Prasad S., Tran H.* Promotions, Multiskilling and Incentives for Skills. - 2011.

14. Моральный риск и способы его предотвращения. URL: http://bzbook.ru/Instituczionaljnaya-ekonomika.45.html (дата обращения 10.03.2015)
15. Пробелы в праве.
URL: http://www.grandars.ru/college/pravovedenie/probely-v-prave.html (дата обращения 21.03.2015)