

Научная статья  
УДК 341.241.11



## МЕЖДУНАРОДНЫЕ СТАНДАРТЫ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, ИХ ПРИМЕНИМОСТЬ В ПРАВОВОЙ СИСТЕМЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Максим Валентинович Андреев<sup>1</sup>, Ольга Филипповна Орлова<sup>2</sup>,  
<sup>1,2</sup> Казанский юридический институт МВД России, Казань, Россия,  
<sup>1</sup> andreev01@mail.ru, <sup>2</sup>

### Аннотация

**Введение:** в статье рассматриваются международно-правовые аспекты безопасности дорожного движения (БДД). На основе анализа правовых норм России и зарубежных государств авторами сделан вывод о том, что усиление ответственности за грубые нарушения правил дорожного движения (далее - ПДД) является действенной мерой стабилизации дорожной обстановки.

**Материалы и методы:** материалами исследования явились действующие нормативные акты Российской Федерации, официальные публикации и аналитические обзоры Научного центра безопасности дорожного движения МВД России. Кроме того, были использованы научные труды, авторами которых являются как российские, так и зарубежные ученые. Теоретическую основу исследования составляет диалектический метод познания. В рамках частнонаучных подходов были задействованы статистический анализ, сравнительно-правовой метод и формально-логический анализ.

**Результаты исследования:** в данной работе освещаются проблемы, связанные с законодательным регулированием в области обеспечения безопасности дорожного движения. Проведенный анализ текущей обстановки с дорожно-транспортными происшествиями в России позволил сделать вывод о целесообразности заимствования международного опыта в этой сфере для последующего внедрения в российскую правовую систему. Авторы пришли к заключению, что актуальные научные работы, как отечественные, так и зарубежные, в настоящее время акцентируют внимание не столько на содержании нормативных актов, сколько на эффективности их исполнения и фактическом применении на практике.

**Обсуждение и заключение:** в представленной работе доказывается тезис о необходимости совершенствования правовых инструментов под пристальным контролем законодательных органов.

**Ключевые слова:** безопасность дорожного движения; дорожно-транспортные происшествия; правила дорожного движения; опасное вождение; уголовная ответственность; международный опыт; институт права; управление транспортным средством; дорожное движение

© Андреев М.В., Орлова О.Ф., 2026

**Для цитирования:** Андреев М.В., Орлова О.Ф. Международные стандарты в области безопасности дорожного движения, их применимость в правовой системе Российской Федерации // Вестник Казанского юридического института МВД России. 2026. Т. 17. № 2 (64). С. 40 – 46.

Scientific article  
UDC 341.241.11

INTERNATIONAL STANDARDS IN THE FIELD OF ROAD SAFETY, THEIR APPLICABILITY IN THE LEGAL SYSTEM OF THE RUSSIAN FEDERATION

Maxim Valentinovich Andreev<sup>1</sup>, Olga Filippovna Orlova<sup>2</sup>,  
<sup>1,2</sup> Kazan Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Kazan, Russia,  
<sup>1</sup> andreev01@mail.ru, <sup>2</sup> OlgaFillipovna73@yandex.ru

**Abstract**

**Introduction:** this article examines the international legal aspects of road traffic safety. The article aims to fill a gap in Russian criminal law and propose solutions to key problems in this area. Based on an analysis of the legal systems of Russia and foreign countries, the author concludes that strengthening liability for gross violations of traffic regulations is an effective measure for stabilizing the road traffic situation.

**Materials and Methods:** the research materials were collected from various sources. These include current regulatory acts of the Russian Federation, as well as official publications and analytical reviews from the National Center for Road Traffic Safety of the Ministry of Internal Affairs of Russia, covering the period of 2023-2024. Additionally, scholarly works in the form of monographs and articles by both Russian and foreign academics were used. The theoretical foundation of the research is the dialectical method of cognition as applied to road traffic safety issues. Specific scientific approaches employed include statistical analysis, the comparative legal method, and formal logical analysis.

**Results:** this work highlights the complexities associated with the legislative regulation of road traffic safety. The analysis of the current situation with road traffic accidents in Russia led to the conclusion that it is advisable to borrow international experience in this sphere for subsequent implementation into the Russian legal system. The researchers concluded that current academic works, both domestic and foreign, now focus not so much on the content of regulatory acts as on the effectiveness of their enforcement and practical application.

**Discussion and Conclusions:** the presented work substantiates the thesis that legal instruments must be improved under the close supervision of legislative bodies.

*Keywords:* road traffic safety; road traffic accidents; traffic regulations; dangerous driving; criminal liability; international experience; legal institution; vehicle operation; road traffic

© Andreev M.V., Orlova O.F., 2026

**For citation:** Andreev M.V., Orlova O.F. International Standards in the Field of Road Safety, Their Applicability in the Legal System of the Russian Federation. Bulletin of the Kazan Law Institute of MIA of Russia. 2026;17(2):40-46. (In Russ.).

**Введение**

За последние годы на российских дорогах стало заметно больше личных автомобилей. Доступность автокредитов и рост доходов граждан сделали машину почти обязательной частью жизни. Но у этой тенденции есть обратная сторона: дороги перегружены, а аварийность растёт.

Всё чаще мы слышим о трагедиях на дорогах – о тяжёлых травмах и гибели людей из-за грубых нарушений ПДД. Статистика неутешительна: число ДТП с тяжкими последствиями не идёт на спад. Особенно тревожит, что всё больше аварий происходит по вине нетрезвых водителей или тех, кто уже был лишён прав.

Очевидно, что одних штрафов и административных наказаний уже мало. Безопасность дорожного движения – один из приоритетов государственной политики, и пора принимать более

жёсткие меры. Необходимо усилить уголовно-правовое воздействие на тех, кто, управляя источником повышенной опасности, ставит под угрозу жизни невинных людей.

**Обзор литературы**

Сегодня вопрос привлечения к ответственности за грубые нарушения ПДД стоит остро не только в России, но и во всём мире. Опыт других стран, где активно ищут способы минимизировать последствия таких нарушений, может многое дать нашей правовой системе.

В.Н. Марченко в своих научных трудах верно отметил, что ограничивать юриспруденцию рамками одного государства и развивать ее без учета зарубежных правовых идей недопустимо, так как это сужает познавательные и практические возможности науки [1], таким образом рост уровня преступности и тяжести ее последствий внутри

страны актуализирует необходимость изучения международного опыта в рамках уголовного права с целью внедрения успешного опыта других стран в уголовное право РФ. Данный тезис в полной мере относится и к преступлениям, посягающим на безопасность дорожного движения и эксплуатацию транспорта. По мнению И.М. Тяжковой, «транспортные средства являются источником повышенной опасности, создают масштабные риски для общественной безопасности и угрозу жизни и здоровью граждан» [2].

Включение в Уголовный кодекс Российской Федерации (далее по тексту – УК РФ) главы 27 «Преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта»<sup>1</sup> позволило масштабно взглянуть на проблему с научно-теоретической стороны. Значительный вклад в изучение данной проблематики внесли В.И. Жулев, А.И. Коробеев, чьи работы легли в основу уголовно-правовой охраны данной сферы. Как справедливо отмечает А.И. Коробеев, «существование законодательной системы государства невозможно вне связи и зависимости ее от аналогичных систем сообщества других стран мира» [3]. Центральным элементом этой системы в Российской Федерации выступает Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», который, согласно статье 4, определяет правовые основы обеспечения БДД на территории страны и задает параметры для всех иных нормативных правовых актов в данной сфере<sup>2</sup>. Вопросы правового регулирования предупреждения дорожно-транспортных происшествий были подробно исследованы В.И. Жулевым, который выделил правовые аспекты проблемы и соответствующие меры воздействия как самостоятельные элементы системы обеспечения безопасности дорожного движения [4].

Тема международных стандартов в области дорожного движения достаточна широка. Ключевой работой, описывающей эволюцию глобального регулирования БДД, является исследование профессоров Австралийского национального университета Джона Брейтуэйта (John Braithwaite) и Питера Драхоса (Peter Drahos) [5]. В своей работе они прослеживают историю стандартизации от первых национальных актов конца XIX века до послевоенной системы ООН, давая историко-социологический контекст для понимания современной необходимости в «новой гармонизации».

Современный взгляд на правовую основу безопасности дорожного движения представ-

лен в работе Ханса-Лео-Россо (Hans-Leo Ross) «Safety for future transport and mobility» [6], фундамент которого составляют Женевская и Венская конвенции. Немецкий юрист Эльмар Гиёмулла (Elmar M. Giemulla) в своей статье структурирует международное право дорожного движения по функциональному признаку, выделяя ключевые соглашения: CMR, ЕСТР/АЕТР и ДОПОГ/ADR [7].

В последние годы в центре внимания исследователей оказались вопросы адаптации старых стандартов к новым технологиям (ADAS, беспилотные автомобили). Корейская исследовательница Дасом Ли и американский ученый Дэвид Дж. Хесс [8] в своем исследовании приходят к выводу об отсутствии гармонизированного подхода и подчеркивают необходимость выработки единых стандартов безопасности дорожного движения на основе лучших практик. Группа исследователей во главе с Эвелин Мерфи, анализируя прогресс по методике ВОЗ, отмечают медленные темпы совершенствования законодательства в мире. Кристиана Онуигба (Christiana Nneka Onuigbo) и Космаса Оквумуо (Cosmos C. Okwumuo) поднимают проблему реализации международных стандартов на национальном уровне. Анализируя ситуацию в Нигерии, они приходят к выводу, что даже при формальном соответствии национального регулирования международным нормам, правоприменение может быть не эффективным. Они утверждают, что «тщательное изучение правил дорожного движения, Женевской конвенции о дорожном движении 1949 года, Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года и других соответствующих законов не оправдывает задержание нарушителей правил дорожного движения в тех случаях, когда соответствующие знаки установлены так, что их не видно участникам дорожного движения» [9].

#### Материалы и методы

Исследование базируется на действующих нормативных актах РФ, прежде всего на Федеральном законе от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения». Изучены официальные отчеты и аналитические материалы Научного центра безопасности дорожного движения МВД России, а также научные труды отечественных и зарубежных ученых.

#### Результаты исследования

В статье рассматриваются проблемные аспекты правового регулирования в сфере безопасности дорожного движения. Автором проанализиро-

<sup>1</sup> Уголовный кодекс Российской Федерации: ФЗ РФ от 13.06.1996 г. № 63-ФЗ (ред. от 07.04.2020) // Собрание законодательства Российской Федерации. 1996. № 25. Ст. 2954

<sup>2</sup> О безопасности дорожного движения: Федер. закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ (с посл. изм. и доп.) // Российская газета. 1995. № 245.

ваны информационно-аналитические обзоры НЦ БДД МВД России за 2023–2024 гг.<sup>1</sup>

Анализ дорожно-транспортной ситуации в России за 2023 год выявил тревожную динамику: рост ключевых показателей аварийности, повлекшей человеческие жертвы. Количество ДТП с пострадавшими увеличилось на 4,5% – до 132 466 случаев. Число погибших выросло на 2,3% по сравнению с предыдущим годом и составило 14 504 человека, число раненых – на 4,3% (166 500). Каждое 11-е ДТП (12 265 случаев) имело летальный исход.

В 2024 году общая аварийность снизилась, но ситуация остаётся напряжённой: в 33 регионах страны отмечен прирост погибших. Наиболее существенное увеличение зафиксировано в Кабардино-Балкарской Республике (+46,2%), Республиках Коми (+32,6%) и Марий Эл (+48,3%), а также в Белгородской (+26,2%) и Псковской (+33,3%) областях и на федеральной территории «Сириус» (+75%).

Возрастной анализ погибших за 2023–2024 годы показывает, что люди 30–54 лет составляют значительную долю (около 47%), причём их доля среди погибших выше, чем в общей численности населения. Также прослеживается рост числа погибших начиная с 15-летнего возраста.

Половозрастные характеристики устойчивы: мужчины составляют подавляющее большинство погибших (около 75%), их количество трёхкратно превышает число погибших женщин, несмотря на гендерный дисбаланс в общей численности населения. Наиболее выраженная диспропорция наблюдается в трудоспособном возрасте.

Серьёзной проблемой остаются ДТП, совершённые по вине водителей в состоянии опьянения. Несмотря на некоторое снижение числа таких происшествий, они составляют более десятой части всех аварий, а количество погибших в них достигает четверти от общего числа. Тяжесть таких ДТП значительно превышает средние показатели. В 2024 году зафиксировано увеличение числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях, совершённых водителями в состоянии алкогольного опьянения.

Результаты проведённого анализа свидетельствуют о необходимости ужесточения мер ответ-

ственности: требуется переход от применения исключительно административных санкций к более активному использованию норм уголовного законодательства Российской Федерации.

### Обсуждение и заключение

Анализ правовой доктрины и статистических данных показывает, что Россия выстраивает гибкую и перспективную систему регулирования безопасности дорожного движения. Страна не ограничивается механической адаптацией международных стандартов, а формирует нормативную базу, учитывающую развитие новых технологий.

Ключевые достижения в гармонизации стандартов:

Технический регламент ТР ТС 018/2011 – устанавливает требования к транспортным средствам на основе Правил ООН, обеспечивая соответствие национальных и международных технических норм<sup>2</sup>.

Обновление ГОСТов – ведётся в соответствии с Венской конвенцией о дорожном движении (1968)<sup>3</sup>, участником которой Россия является с 1974 года. Пример – планируемое введение с 1 января 2026 года обновлённого ГОСТа с новыми дорожными знаками для оптимизации и повышения безопасности движения.

Интеграция международных соглашений – российское законодательство уже интегрировано в международные системы контроля в сферах:

- перевозки опасных грузов (ДОПОГ / ADR);
- режима труда и отдыха водителей (ЕСТР / AETR).
- регулирование новых видов транспорта

Развитие технологий требует расширения сферы действия существующих стандартов и создания новых требований безопасности. Россия активно решает эту задачу:

Экспериментальные правовые режимы (ЭПР) – внедряются на основании Федерального закона № 258-ФЗ. Это позволяет тестировать «беспилотные логистические коридоры» на трассах М-11 и ЦКАД параллельно с разработкой нормативной базы.

Стандартизация беспилотников – Росстандарт разрабатывает серию ГОСТов для высокоавтоматизированных транспортных средств, а Минтранс

<sup>1</sup> Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2024 году // Информационно-аналитический обзор. Москва: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025, 148 с; Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации в 2023 году // Информационно-аналитический обзор. Москва: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024, 154 с.

<sup>2</sup> Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств»: утв. Решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877. URL: [http://www.gost.ru/wps/portal/pages/directions/techreg?WCM\\_GLOBAL\\_CONTEXT=/gost/gostru/directions/technicalregulation/technicalregulationses/teh+reg+tc+o+bezopasnost+kol+transp+sredstv](http://www.gost.ru/wps/portal/pages/directions/techreg?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/gost/gostru/directions/technicalregulation/technicalregulationses/teh+reg+tc+o+bezopasnost+kol+transp+sredstv) (дата обращения: 19.03.2026).

<sup>3</sup> Конвенция о дорожном движении (с поправками 2016 года): заключена в г. Вене 08.11.1968 // Официальный сайт ООН. URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/pdf/road\\_traffic.pdf](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/road_traffic.pdf) (дата обращения: 19.03.2026).

готовит обновление правил классификации уровней автоматизации.

Регулирование СИМ и питбайков – ведётся работа по выводу этих средств из «серой зоны»: разрабатываются требования к их сертификации и безопасности в рамках реализации статьи 5-ФЗ № 196 о развитии программ обеспечения БДД.

Безопасность на дорогах: баланс ответственности и координации. Российское законодательство в сфере безопасности дорожного движения активно развивается: оно не просто реагирует на вызовы времени, но и задаёт новые стандарты ответственности. Разберём ключевые изменения и механизмы, которые помогают сделать дороги безопаснее.

Когда штраф – не единственное наказание. Важный прецедент создал Конституционный Суд РФ: в Постановлении от 14 ноября 2025 г. № 38-П<sup>1</sup> он подтвердил, что человека можно одновременно привлечь и к административной, и к уголовной ответственности. Это возможно, если одно нарушение ПДД причинило разным людям вред разной тяжести – например, кому-то лёгкий ущерб здоровью, а кому-то – гибель.

Такое решение не случайно. Уголовный кодекс уже содержит специальные статьи (264, 264.1, 264.2), которые ужесточают наказание в особых случаях:

- если водитель был пьян;
- если нарушение совершено повторно.

Это говорит о чётком тренде: в отношении злостных нарушителей акцент смещается с административных мер на уголовно-правовые. Роль полиции в реализации этой политики закреплена Указом Президента № 711 – документом, который утверждает Положение о Госавтоинспекции<sup>2</sup>.

Координация на всех уровнях. Эффективность системы строится на двух столпах: чётком распределении полномочий и международном сотрудничестве.

1. Распределение полномочий. Согласно ст. 6 ФЗ № 196, ответственность распределена между разными уровнями власти – от федерального до местного. Это позволяет:

- утверждать единые стандарты безопасности;
- контролировать их исполнение;
- оперативно решать локальные задачи – например, ремонтировать дороги местного значения.

2. Международное взаимодействие. Россия не просто перенимает мировой опыт, но и активно участвует в его создании. Страна вносит вклад в разработку глобальных стандартов – например, на сессиях WP.1. Это тоже закреплено в ст. 6 ФЗ № 196.

Взгляд в будущее. Современная нормативная база гибко адаптируется к технологическим изменениям. Внедрение экспериментальных правовых режимов (ЭПР) и разработка новых ГОСТов показывают, что законодатель учитывает появление:

- беспилотного транспорта;
- средств индивидуальной мобильности (СИМ).

Итоги и перспективы:

Снижение аварийности. Ужесточение ответственности, включая возможность двойного наказания за одно нарушение, заставляет водителей серьёзнее относиться к правилам.

Системность мер. Чёткое распределение полномочий позволяет реализовывать инициативы на всех уровнях – от федеральных программ до местных проектов.

Гибкость системы. Адаптация международных стандартов к российским реалиям и участие в их создании делают нормативную базу актуальной и устойчивой.

В итоге российская система регулирования безопасности дорожного движения не просто следует трендам – она готова к вызовам будущего и умеет находить баланс между жёстким контролем и технологической адаптивностью.

<sup>1</sup> По делу о проверке конституционности части 1 статьи 12.24, пункта 7 части 1 статьи 24.5 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях и части третьей статьи 264 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с запросом Кичменгско-Городецкого районного суда Вологодской области: постановление Конституционного Суда Российской Федерации от 14.11.2025 № 38-П // Собрание законодательства Российской Федерации. 2025. № 47. Ст. 7125.

<sup>2</sup> О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения: указ Президента РФ от 15.06.1998 № 711 (ред. от 11.02.2023) // Собрание законодательства Российской Федерации. 1998. № 25. Ст. 2897.

**СПИСОК ИСТОЧНИКОВ:**

1. Марченко, В.Н. Проблемы теории государства и права: учебное пособие / под ред. В.Н. Марченко. Москва: Норма, 2008. С. 200.
2. Тяжкова И. М. Ответственность за неосторожные преступления, совершаемые при использовании источников повышенной опасности: специальность 12.00.08 «Уголовное право и криминология; уголовно-исполнительное право»: дис. ... канд. д-ра юрид. наук / И.М. Тяжкова. Москва, 2003. 399 с.
3. Коробеев А.И. Транспортные преступления. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2003. С. 15.
4. Жулев В.И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий. Москва: Юрид. лит. 1989. 224 с
5. Braithwaite, J., & Drahos, P. (2000). *Global Business Regulation*. Cambridge University Press. 704 с.
6. Росс Х.-Л., Ханс О. Радляк К. Безопасность транспортных средств и будущая мобильность: социальные, правовые и технические решения = *Vehicle Safety and Future Mobility: Social, Legal and Safety Solutions*. Munich: Hanser Publications, 2025. 570 с.
7. Гиёмулла Э.М. Международное регулирование дорожного движения = *Road Traffic, International Regulation* / пер. с англ. [если есть перевод] // *Max Planck Encyclopedia of Public International Law* / под ред. Р. Вольфрума. Оксфорд: Oxford University Press, 2009. URL: <https://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1558> (дата обращения: 02.03.2026).
8. Ли Д., Хесс Д. Дж. Регулирование дорожных испытаний подключенных и автоматизированных транспортных средств: оценка потенциала глобальной гармонизации безопасности // *Regulations for on-road testing of connected and automated vehicles: Assessing the potential for global safety harmonization* / пер. с англ. [если есть перевод] // *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 2020. Т. 136. С. 85–98. DOI: 10.1016/j.tra.2020.03.026.
9. Онуигбо К.Н., Оквумуо К.К. Ответственность нарушителей правил дорожного движения при отсутствии дорожного знака: аргументы в пользу реформы // *Liability of road traffic offenders in the absence of a traffic sign: A case for policy reform* // *Nnamdi Azikiwe University Journal of International Law and Jurisprudence*. 2025. Т. 16, № 2.

**REFERENCES**

1. Marchenko, V.N. *Problemy teorii gosudarstva i prava: echebnoe posobie* / pod red. V.N. Marchenko. Moskva: Norma, 2008. S. 200.
2. Tyazhkova I. M. *Otvetstvennost' za neostorozhnye prestupleniya, sovershaemye pri ispol'zovanii istochnikov povyshennoj opasnosti: special'nost' 12.00.08 «Ugolovnoe pravo i kriminologiya; ugolovno-ispolnitel'noe pravo»*: dis. ... kand. d-ra yurid. nauk / I.M. Tyazhkova. Moskva, 2003. 399 s.
3. Korobeev A.I. *Transportnye prestupleniya*. Sankt-Peterburg: Yuridicheskij centr Press, 2003. S. 15.
4. Zhulev V.I. *Preduprezhdenie dorozhno-transportnyh proisshestvij*. Moskva: Yurid. lit. 1989. 224 s
5. Braithwaite, J., & Drahos, P. (2000). *Global Business Regulation*. Cambridge University Press. 704 s.
6. Ross H.-L., Hans O. Radlyak K. *Bezopasnost' transportnyh sredstv i budushchaya mobil'nost': social'nye, pravovye i tekhnicheskie resheniya = Vehicle Safety and Future Mobility: Social, Legal and Safety Solutions*. Munich: Hanser Publications, 2025. 570 s.
7. Giemulla E.M. *Mezhdunarodnoe regulirovanie dorozhnogo dvizheniya = Road Traffic, International Regulation* / per. s angl. [esli est' perevod] // *Max Planck Encyclopedia of Public International Law* / pod red. R. Vol'fruma. Oksford: Oxford University Press, 2009. URL: <https://opil.ouplaw.com/view/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1558> (data obrashcheniya: 02.03.2026).
8. Li D., Hess D. Dzh. *Regulirovanie dorozhnyh ispytaniy podklyuchennyh i avtomatizirovannyh transportnyh sredstv: ocenka potenciala global'noj garmonizacii bezopasnosti* // *Regulations for on-road testing of connected and automated vehicles: Assessing the potential for global safety harmonization* / per. s angl. [esli est' perevod] // *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 2020. T. 136. S. 85–98. DOI: 10.1016/j.tra.2020.03.026.
9. Onuigbo K.N., Okvumuo K.K. *Otvetstvennost' narushitelej pravil dorozhnogo dvizheniya pri otsutstvii dorozhnogo znaka: argumenty v pol'zu reformy* // *Liability of road traffic offenders in the absence of a traffic sign: A case for policy reform* // *Nnamdi Azikiwe University Journal of International Law and Jurisprudence*. 2025. T. 16, № 2.



**Информация об авторах:**

**Андреев Максим Валентинович**, доктор юридических наук, доцент, профессор кафедры государственно-правовых и гражданско-правовых дисциплин Казанского юридического института МВД России, Казань, Россия, e-mail: andreev01@mail.ru

**Орлова Ольга Филипповна**, адъюнкт Казанского юридического института МВД России, e-mail: OlgaFillipovna73@yandex.ru

Авторы прочитали и одобрили окончательный вариант рукописи.

**Information about the authors:**

**Andreev Maxim V.**, Doctor of Law (Doctor habilitatus), Associate Professor, Professor of the Department of Public Law and Civil Law Disciplines, Kazan Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Kazan, Russia, e-mail: andreev01@mail.ru

**Orlova Olga F.**, Associate Professor at the Kazan Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia, e-mail: OlgaFillipovna73@yandex.ru

The authors have read and approved the final version of the manuscript.

**Заявленный вклад авторов**

**Андреев Максим Валентинович** – постановка проблемы, подготовка первоначального варианта текста статьи, работа с эмпирическим материалом, структурирование методической части статьи, формулировка выводов и практических рекомендаций, обобщение результатов исследования.

**Орлова Ольга Филипповна** – общая концепция исследования, обобщение результатов исследования, научное редактирование и доработка текста статьи, подбор и анализ законодательных актов РФ, критический анализ материалов и выводов исследования.

Статья получена: 22.04.2026.

Статья принята к публикации: 29.06.2026.

Статья опубликована онлайн: 30.06.2026.

Против размещения полнотекстовой версии статьи в открытом доступе в сети Интернет не возражаем.