

УДК 342.9
DOI 10.52452/19931778_2024_3_157

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ КУРЬЕРАМИ ВЕЛОСИПЕДОВ С ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЯМИ

© 2024 г.

С.Е. Чаннов¹, М.Б. Добробаба²

¹Саратовская государственная юридическая академия, Саратов

²Московский государственный юридический университет им. О.Е. Кутафина, Москва

sergeychannov@yandex.ru

Поступила в редакцию 30.04.2024

Анализируется зарубежный опыт в части требований к безопасности движения курьеров, использующих велосипеды с электродвигателем, включая изучение подходов к минимизации недобросовестных практик. Высказывается мнение о целесообразности применения позитивного зарубежного опыта, а также реализации существующих инициатив в части требований к безопасности движения курьеров, использующих велосипеды с электродвигателем, что будет способствовать обеспечению безопасности доставки курьерами посылок и мелких грузов в России.

Ключевые слова: безопасность, правила дорожного движения, транспортные средства, курьер, курьерская служба, курьерская деятельность, средства индивидуальной мобильности, электровелосипеды с электродвигателем, средства защиты курьеров, велодорожки, цифровая платформа, реестр.

В настоящее время активно развивается рынок курьерских услуг; уже сегодня доступно множество решений для повышения эффективности и общей устойчивости его функционирования. Одним из методов обеспечения стабильной доставки посылок является перевозка грузов на электровелосипедах. В условиях перегруженных городских районов велокурьеры зарекомендовали себя как быстрое и надежное мобильное средство, способное быстро перемещаться из одного места в другое в городе, доставляя и транспортируя почту, бандероли или грузы небольшого объема или веса.

Основным аргументом использования электровелосипедов в целях обеспечения курьерской доставки является экологичность данного вида транспорта, способного стать альтернативой транспорту, работающему на ископаемом топливе. Не менее важное значение имеет мобильность электровелосипедов и их экономическая целесообразность.

Однако массовое распространение электровелосипедов, в том числе в сфере курьерской доставки, имеет свои проблемы и создает новые. Одной из них является массовое нарушение курьерами правил дорожного движения и создание, таким образом, угрозы безопасности как транспорта, так и пешеходов. Между тем, как справедливо отмечают специалисты, «все подсистемы дорожного движения объединяет единая цель – обеспечение безопасности дорожного движения. Однако рассматриваемая подсистема менее согласована с общей целью.

Обусловлено это прежде всего тем, что большинство ее субъектов являются коммерческими организациями, основной целью которых является извлечение прибыли» [1, с. 119]. Это особенно ярко проявляется применительно к организации доставки электровелокурьерами, поскольку в погоне за заработком, который, как правило, зависит от количества доставленных заказов, они постоянно и нередко грубо нарушают правила дорожного движения.

Здесь можно отметить, что в 2023 году в России вступил в силу новый стандарт ограничения скорости средств индивидуальной мобильности (далее в статье – СИМ) [2], приняты поправки в Правила дорожного движения [3] (далее – ПДД), которые частично урегулировали эксплуатацию СИМ. Однако велосипеды с электродвигателем по-прежнему не подпадают под действующее правовое регулирование. В то же время данное транспортное средство пользуется особой популярностью у курьеров.

В связи с этим представляется необходимым изучение зарубежного опыта в части требований к безопасности движения курьеров, использующих велосипеды с электродвигателем, включая изучение подходов к минимизации недобросовестных практик. Выбор стран, относительно которых проведён анализ, обусловлен развитием рынка курьерских услуг. Так, одним из крупнейших в мире является рынок курьерских услуг Индии. Другие крупнейшие в глобальном масштабе рынки курьерских услуг: Великобритания, Бразилия, Австралия [4]. Су-

ществующие отличия между ними обусловлены прежде всего плотностью населения и интенсивностью движения на дорогах в разных странах.

Отметим, что, руководствуясь международной Конвенцией о дорожном движении [5], многие государства приняли свои нормативные акты, регулирующие видовую классификацию транспортных средств, установили нормативные требования к отнесению транспортных средств, снабжённых электродвигателем, к электровелосипедам, в соответствии с которыми максимальная скорость, которую могут развивать электровелосипеды, составляет от 25 км/ч (Великобритания, Австралия, Индия, Южная Корея) до 32 км/ч (Южная Корея) и 50 км/ч (Казахстан). Примечательно, что на основе критерия максимально допустимой скорости в Казахстане электровелосипеды приравниваются к мопедам.

При этом используемая в упомянутых законах терминология крайне разнообразна. В некоторых государствах используется такой термин, как «велосипеды с электроприводом» (Европейский союз и Соединенное Королевство), в других – просто «электрические велосипеды». В ряде стран правила дорожного движения для электровелосипедов не отличаются от правил, установленных для обычных велосипедов, в других – педальные велосипеды дифференцируют от велосипедов, использующих электричество. Вдобавок ко всему во многих государствах действуют национальные нормативные акты с дополнительными региональными правилами для каждого штата, провинции или муниципалитета. Системы классификации и номенклатуры могут различаться. Следовательно, любой конкретный электровелосипед может подпадать под различные классификации и правила в разных юрисдикциях.

Таким образом, единого концептуального подхода в правовом регулировании правил использования электрических средств передвижения малой мощности в зарубежных странах нет, в каждой стране установлены имеющие местную специфику правила. Тем не менее регламентированные на законодательном уровне правила способствуют обеспечению порядка, безопасности применения средств индивидуальной мобильности [6, с. 167].

Нормативное регулирование правил дорожного движения на электровелосипедах и ответственность за их нарушение в зарубежных странах регулируется преимущественно общими законами, устанавливающими требования к транспорту. При этом в ряде стран общие правила дорожного движения устанавливают особенности пользования велосипедами (электровелосипедами) (Австралия [7], Бразилия [8],

Великобритания [9]) либо приняты специальные нормативные акты (Южная Корея [10]). В отдельных регионах Великобритании приняты также и отдельные законодательные акты о движении велосипедов. В Австралии нормативно урегулированы требования к безопасности, предъявляемые к курьерам, передвигающимся на электровелосипедах.

Одним из базовых требований обеспечения безопасности курьеров на электровелосипедах являются *требования к их экипировке и ношению шлемов*. Австралия была первой страной, которая ввела обязательное использование велосипедных шлемов для всех велосипедистов. Исследование 2019 года показало, что законы о велосипедных шлемах в Австралии привели к существенному снижению числа смертельных случаев, связанных с велосипедами [11]. В Казахстане, Австралии, Южной Корее требуется, чтобы велосипедисты носили шлем при определенных обстоятельствах, обычно при езде по дороге или в зоне, связанной с дорогой, например по велосипедной дорожке. В настоящее время в Великобритании обсуждается вопрос о движущихся велосипедах как об источниках повышенной опасности, в связи с чем велосипедисты становятся объектами пристального внимания с точки зрения их дорожной экипировки.

Другим способом обеспечения безопасного движения курьеров на *велосипедах* является *выделение для них велосипедной дорожки*, представляющей собой или часть *дороги общего пользования (велосипедная полоса)*, или самостоятельную *дорогу (дорожку)*, предназначенную преимущественно для велосипедов и *СИМ*, или велополосы на дороге общего пользования. Водители электровелосипедов обязаны перемещаться по велодорожке в Великобритании, Австралии, Южной Корее, Бразилии. В Казахстане для мопедов, к которым относятся электровелосипеды, перемещение по велодорожке запрещено.

Особое внимание можно обратить на благоустроенные велодорожки в Южной Корее, построенные в рамках реализации проекта *Four Rivers Bicycle Roads*, что делает проезд по ним через всю страну абсолютно безопасным. Однако аналоги такой великолепной велосипедной инфраструктуры, которая имеется в Южной Корее, единичны. Во всех рассматриваемых странах на дороге есть велосипедные полосы, вместе с тем в Индии они выделены совершенно бессистемно, а упорядоченно – только в крупных городах.

Проблемы дорожного движения в Австралии предполагается решить посредством *выделения полос для автомобилей, отделенных физиче-*

скими барьерами от велосипедных дорожек, которые сами по себе отделены от пешеходных дорожек. Кроме того, предлагается установить ограничение скорости автомобилей на улицах без велосипедных дорожек до 30 км/ч, что обеспечит безопасное передвижение велосипедистов и пользователей электровелосипедов.

Опыт зарубежных стран показывает, что наиболее количество дорожно-транспортных происшествий имеет место в странах, где отсутствует инфраструктура в городах для приема велосипедистов; водители недостаточно осведомлены о необходимости делить дорогу с велосипедистами; не проводятся информационные кампании. В ряде случаев к авариям приводят: неопытность велосипедиста (потеря управления, выполнение трюков и высокая скорость); механические проблемы на велосипеде; высокая скорость автомобилей на дороге.

В связи с этим представляет интерес опыт Австралии, где разработано *Руководство по охране труда и технике безопасности* [12], адресованное платформам, предназначенным для доставки еды, точкам питания курьеров, доставляющих еду. Содержанием руководства являются следующие вопросы: осведомленность курьеров о правилах дорожного движения; защитное снаряжение, которое должны использовать курьеры; обучение, которое должны пройти курьеры; достаточность времени для доставки заказа для того, чтобы курьеры могли выбрать наиболее безопасный маршрут [13]; на обеспечение безопасности дорожного движения и защиту курьеров в Австралии направлен *Кодекс поведения велокурьеров* [14].

Знание правил дорожного движения курьерами контролируется и в Южной Корее. Так, за непрохождение специального обучения по безопасной езде нарушители наказываются особо строго – штраф составляет 40000 вон.

Интересен опыт Казахстана, где курьеры осуществляют деятельность с применением *интернет-платформ или мобильного приложения* платформенной занятости, на которых проводится их обучение навыкам для безопасного поведения во время вождения, обеспечением технического обслуживания транспортных средств курьеров, проводятся ежемесячные тренинги по безопасности. У курьеров есть возможность получить доступ к станциям ремонта велосипедов и техническому обслуживанию других транспортных средств. В случае возникновения чрезвычайной ситуации курьер может обратиться за срочной консультацией в службу поддержки.

Кроме того, в Казахстане в настоящее время внедряется система обмена информацией о нарушениях ПДД с участием курьеров между

государственными органами и бизнесом через специальный информационный канал. При выявлении от трёх до пяти нарушений со стороны курьеров на мопедах в качестве меры воздействия может применяться *блокировка доступа к платформе, позволяющей заниматься курьерской деятельностью*.

Примечательно, что полиция разных государств призывает представителей общественности, выявивших факты нарушений курьерами дорожного движения либо управления велосипедом без тормозов, сообщать об этом полиции (Великобритания), в том числе указывать номер, отражённый на боксе курьера (Казахстан).

Помимо собственно камер на дорогах, выявлению всех обстоятельств дела в результате аварий на дорогах способствуют *записи камер на шлемах курьеров* (Бразилия).

Помимо этого, важной мерой, направленной на предотвращение нарушения курьерами ПДД, является *создание специальных патрулей*, как в форме полиции, так и в штатском (такая практика успешно используется в Новом Южном Уэльсе – штате Австралии), где патрули следят за соблюдением курьерами ПДД в наиболее оживленных районах города.

В отдельных штатах Австралии (например, в Новом Южном Уэльсе) приняты *законы, обязывающие курьерские службы обеспечивать курьеров критически важными средствами защиты* – выдавать им определенное снаряжение: велосипедные шлемы, фонари, отражатели и светоотражающие жилеты. Одним из ярких примеров является австралийская компания Menulog, которая выдает своим курьерам следующее снаряжение: 1) жилет, который хорошо видно издали; 2) ярко-оранжевый рюкзак (сумка); 3) мигающий браслет; 4) ярко-оранжевая куртка для влажной погоды; ярко-оранжевый велосипедный жилет с короткими и длинными рукавами; черные брюки для сырой погоды; шлем с логотипом; подставка для телефона, маска для лица; велосипедные фонари и отражатели [15].

В Бразилии сформирован *государственный реестр велосипедов и их владельцев*, что облегчает поиск данных зарегистрированных транспортных средств. В свою очередь, *страхование зарегистрированного велосипеда* предполагает возмещение расходов, понесенных при ремонте или замене велосипеда в случае аварии, а также включает в себя страхование гражданской ответственности в случае ущерба, причиненного третьим лицам, а также услуги по буксировке и транспортировке по доставке велосипедиста в больницу или другое безопасное место.

Запрос справки об отсутствии судимости является обычной практикой при приеме на рабо-

ту, особенно если данный работник будет иметь доступ к конфиденциальной информации или материальным ценностям. Подобные требования предъявляют и компании при приёме на работу сотрудников компаний по доставке. Например, в Великобритании компания Gophr набирает курьеров и операторов автопарка в Манчестере и за его пределами с обязательной справкой об отсутствии судимости [16]; на сайте TVS SCS Courier Services указано, что кандидатам на должность курьера следует пройти проверку на наличие судимости DBS, поскольку это необходимо для многих клиентов и позволит получать больше работы в качестве курьера. За чек DBS взимается комиссия (в настоящее время 25 фунтов стерлингов), которая будет вычтена из первого заработка в качестве курьера [17].

Для работы в службе доставки Abr Delivery в Казахстане требуется и справка об отсутствии судимости, и ряд других документов (в том числе справка из психоневрологического диспансера, справка из наркологического диспансера) [18]. Подобные требования указывают на то значение, которое придают службы доставки обеспечению безопасности заказчика.

А вот в Бразилии, напротив, при регистрации на сервис Rappi от курьеров не требуется справки об отсутствии судимости [19]. Чтобы стать курьером iFood, требуется регистрация в приложении и предоставление фотографии CNH (национальных водительских прав) и документа на транспортное средство, также надо ввести свое индивидуальное имя налогоплательщика (CPF) и данные банковского счета. После проверки документов iFood кандидат уже может начать принимать заказы.

В Казахстане в настоящее время обсуждается предложение о внедрении специальной системы контроля за соблюдением курьерами на мопедах правил дорожного движения. В рамках нее предполагается: внедрить в пилотном режиме единую информационную систему отслеживания курьеров на электровелосипедах; присвоить каждому курьеру индивидуальный номер и нанести его на контейнеры; фиксировать нарушения с помощью интеллектуальной системы видеоконтроля, анализа и прогнозирования «Сергек»; регистрировать мопеды с объемом двигателя более 50 см³; установить возрастные ограничения для водителей мопедов, которые в настоящее время законодательно не прописаны; ужесточить требования при отборе на работу курьеров, усилить с ними профилактическую работу на предмет неукоснительного соблюдения ПДД; руководителям служб доставки в ходе самостоятельного выявления

нарушений ПДД рекомендуется направлять материалы в полицию для привлечения к административной ответственности.

Интерес представляет и опыт применения механизма поощрения к курьерам, не нарушающим ПДД, как компаниями (Казахстан), так и государством (Южная Корея). Так, в Сеуле лица, овладевшие навыками безопасной езды и получившие сертификат велосипедной безопасности, могут пользоваться скидками на проезд на общественном велосипеде в течение 2 лет.

Полагаем, приведенный в статье опыт ряда зарубежных государств может быть использован и в Российской Федерации, что будет способствовать обеспечению безопасности доставки курьерами посылок и мелких грузов в нашей стране, а также минимизации недобросовестных практик.

Список литературы

1. Майоров В.И. Классификация рисков, возникающих в сфере дорожного движения // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. 2018. № 6. С. 116–122.
2. ГОСТ Р 70514-2022. Национальный стандарт Российской Федерации. Электрические средства индивидуальной мобильности. Технические требования и методы испытаний (утв. и введен в действие Приказом Росстандарта от 06.12.2022 № 1446-ст). М.: ФГБУ «Институт стандартизации», 2022.
3. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 19.04.2024) «О Правилах дорожного движения» // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 1993. № 47. Ст. 4531; Собрание законодательства РФ. 2024. № 17. Ст. 2353.
4. URL: <https://gidmark.ru/catalog/analiz-ryinka-kurgerskoj-dostavki-v-indii> (дата обращения: 29.03.2024).
5. Конвенция о дорожном движении (Заключена в г. Вене 08.11.1968) // Treaty Series. Volume 1732. New York: United Nations, 1999. P. 522–587.
6. Казаченок В.В. Средства индивидуальной мобильности: вопросы правового регулирования // Вестник Казанского юридического института МВД России. 2021. № 2. С. 165–170.
7. Типовые правила дорожного движения Австралии / The Model Australian Road Rules. URL: <https://pcc.gov.au/uniform/Australian-Road-Rules-9June2023-bookmarked.pdf> (дата обращения: 29.03.2024).
8. Правила дорожного движения Brasileiro (СТВ), утв. Законом от 23 сентября 1997 года № 9.503/1997 г. (доп. Резолюцией от 15 июня 2023 г. «Особенности движения на дорогах общего пользования мопедов, электрических велосипедов и самоходного индивидуального мобильного оборудования») / Resolução nº 996, de 15 de junho de 2023 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos-tran-sito/conteudo-contran/resolucoes/Resolucao9962023.pdf> (дата обращения: 29.03.2024).
9. Дорожный кодекс Великобритании 1913 г. (ред. 17.09.2023) [С. 59–82 – Правила для велосипе-

дистов] / The Highway Code, road safety and vehicle rules [Электронный ресурс]. URL: <https://www.gov.uk/browse/driving/highway-code-road-safety> (дата обращения: 24.03.2024).

10. Закон о разрешении пользования велосипедами № 4870, 1995 год. 1. 5 자전거 이용 활성화에 관한 법률 (в ред. Закона № 19162, 2023. 1. 3) [Электронный ресурс]. URL: <https://www.law.go.kr/lsSc.do?section=&menuId=1&subMenuId=15&tabMenuId=81&eventGubun=060101&query=자전거+이용+활성화에+관한+법률#undefined> (дата обращения: 25.03.2024).

11. The impact of bicycle helmet legislation on cycling fatalities in Australia. URL: <https://academic.oup.com/ije/article/48/4/1197/5307412?login=false> (дата обращения: 25.03.2024).

12. A Guide to Managing Work Health and Safety in the Food Delivery Industry. Safework NSW. August 2021. URL: [https://www.safework.nsw.gov.au/__data/assets/pdf_file/0020/1004645/a-guide-to-managing-whs-in-](https://www.safework.nsw.gov.au/__data/assets/pdf_file/0020/1004645/a-guide-to-managing-whs-in-the-food-delivery-industry.pdf)

[the-food-delivery-industry.pdf](https://www.safework.nsw.gov.au/__data/assets/pdf_file/0020/1004645/a-guide-to-managing-whs-in-the-food-delivery-industry.pdf) (дата обращения: 25.03.2024).

13. Food Delivery Compliance begins this weekend. URL: <https://bicyclensw.org.au/food-delivery-compliance-begins-this-weekend/> (дата обращения: 28.03.2024).

14. Bicycle courier's new code of conduct aims to brake the cycle of fear. URL: <https://www.walk.com.au/pedestriancouncil/Page.asp?PageID=498> (дата обращения: 28.03.2024).

15. Menulog. Safety check before your shift. URL: <https://courier-employeehelp.menulog.com/hc/en-au/articles/4408456016401-Safety-check-before-your-shift> (дата обращения: 29.03.2024).

16. URL: <https://uk.gophr.com/courier-work-manchester> (дата обращения: 25.03.2024).

17. URL: <https://www.tvsscs.com/courierservices/come-a-courier/> (дата обращения: 25.03.2024).

18. URL: <https://abrdelivery.kz/#oplata> (дата обращения: 23.03.2024).

19. URL: <https://rappientregador.com.br/> (дата обращения: 19.03.2024).

FOREIGN EXPERIENCE IN ENSURING SECURITY TRAFFIC WHEN USED BY COURIERS BICYCLES WITH ELECTRIC MOTORS

S.E. Channov, M.B. Dobrobaba

This article analyzes foreign experience in terms of traffic safety requirements for couriers using bicycles with an electric motor, including the study of approaches to minimizing unfair practices. The opinion is expressed on the expediency of applying positive foreign experience, as well as the implementation of existing initiatives regarding the safety requirements for couriers using bicycles with an electric motor, which will contribute to ensuring the safety of delivery by couriers of parcels and small goods in Russia.

Keywords: safety, traffic rules, vehicles, courier, courier service, courier activities, personal mobility equipment, electric bicycles with electric motor, courier protection equipment, bike paths, digital platform, registry.

References

1. Mayorov V.I. Classification of risks arising in the field of traffic // Vestnik of Lobachevsky State University of Nizhny Novgorod. 2018. № 6. P. 116–122.

2. SS R 70514-2022. The national standard of the Russian Federation. Electric means of individual mobility. Technical requirements and test methods (approved and put into effect by Rosstandart Order № 1446-st dated 06.12.2022). M.: Federal State Budgetary Institution «Institute of Standardization», 2022.

3. Decree of the Government of the Russian Federation dated 23.10.1993 № 1090 (ed. dated 19.04.2024) «On Traffic Rules» // Collection of Acts of the President and Government of the Russian Federation. 1993. № 47. Art. 4531; Collection of legislation of the Russian Federation. 2024. № 17. Art. 2353.

4. URL: <https://gidmark.ru/catalog/analiz-ryinka-ku-rerskoj-dostavki-v-indii> (Date of access: 29.03.2024).

5. Convention on Road Traffic (Concluded in Vienna on 08.11.1968) // Treaty Series. Vol. 1732. New York: United Nations, 1999. P. 522–587.

6. Kazachenok V.V. Means of individual mobility: issues of legal regulation // Bulletin of the Kazan Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2021. № 2. P. 165–170.

7. Model Australian Road Rules. URL: <https://pcc.gov.au/uniform/Australian-Road-Rules-9June2023-book-marked.pdf> (Date of access: 29.03.2024).

8. Brasileiro Traffic Rules (BTR), approved By Law № 9.503/1997 of September 23, 1997 (additional Resolution dated June 15, 2023 «Features of movement on public roads of mopeds, electric bicycles and self-propelled individual mobile equipment») / Resolução nº 996, de 15 de junho de 2023 [Electronic resource]. URL: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntostransito/conteudo-contran/resolucoes/Resolucao9962023.pdf> (Date of access: 29.03.2024).

9. The British Road Code of 1913 (ed. 17.09.2023) [P. 59–82 – Rules for cyclists] / The Highway Code, road safety and vehicle rules [Electronic resource]. URL: <https://www.gov.uk/browse/driving/highway-code-road-safety> (Date of access: 24.03.2024).

10. Bicycle Permit Act № 4870, 1995. 1. 5 자전거 이용 활성화에 관한 법률 (as amended by the law № 19162, 2023. 1. 3) [Electronic resource]. URL: <https://www.law.go.kr/lsSc.do?section=&menuId=1&subMenuId=15&tabMenuId=81&eventGubun=060101&query=자전거+이용+활성화에+관한+법률#undefined> (Date of access: 25.03.2024).

11. The impact of bicycle helmet legislation on cycling fatalities in Australia. URL: <https://academic.oup.com/ije/article/48/4/1197/5307412?login=false> (Date of access: 25.03.2024).

12. A Guide to Managing Work Health and Safety in the Food Delivery Industry. Safework NSW. August 2021. URL: https://www.safework.nsw.gov.au/__data/assets/pdf_file/0020/1004645/a-guide-to-managing-whs-in-the-food-delivery-industry.pdf (Date of access: 25.03.2024).

13. Food Delivery Compliance begins this weekend. URL: <https://bicyclensw.org.au/food-delivery-compliance-begins-this-weekend/> (дата обращения: 28.03.2024).

14. Bicycle courier's new code of conduct aims to brake the cycle of fear. URL: <https://www.walk.com.au/pedestriancouncil/Page.asp?PageID=498> (Date of access: 28.03.2024).

15. Menulog. Safety check before your shift. URL: <https://courier-employeehelp.menulog.com/hc/en-au/articles/4408456016401-Safety-check-before-your-shift> (Date of access: 29.03.2024).

16. URL: <https://uk.gophr.com/courier-work-manchester> (Date of access: 25.03.2024).

17. URL: <https://www.tvsscs.com/courierservices/come-a-courier/> (Date of access: 25.03.2024).

18. URL: <https://abrdelivery.kz/#oplata> (Date of access: 23.03.2024).

19. URL: <https://rappientregador.com.br/> (Date of access: 19.03.2024).