

К ВОПРОСУ ОБ УЧАСТИИ В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ

Мишина Ю. В.

Орловский юридический институт МВД России
им. В. В. Лукьянова
E-mail: ukkazluka@mail.ru

В статье анализируются особенности участия в дорожном движении лиц, передвигающихся в пределах дорог на сегвеях, моноколесах и других электромеханических транспортных средствах. Вносится предложение об изменении действующего законодательства в части, касающейся административной ответственности за нарушение правил дорожного движения указанными субъектами.

Ключевые слова: участник дорожного движения, электросамокат, сегвей, средства индивидуальной мобильности.

SELECTED ASPECTS OF ROAD TRAFFIC PARTICIPATION OF USERS OF INDIVIDUAL MOBILITY EQUIPMENT

Mishina Y. V.

Lukyanov Orel Law Institute
of the Ministry of the Interior of Russia
E-mail: ukkazluka@mail.ru

The article analyses the peculiarities of participation in road traffic of persons travelling within roads on segvees, monocells and other electromechanical vehicles. A proposal is being made to amend the current legislation with regard to administrative liability for traffic violations by these entities.

Keywords: road user, electric amocat, segvey, means of individual mobility.

Введение

Дорожное движение является особой сферой жизни общества, включающей в себя совокупность общественных отношений удовлетворения транспортной потребности [1, с. 94]. Развитие современных технологий неизбежно сопровождается появлением на дорогах общего пользования все новых технических средств, обеспечивающих реализацию потребности людей в пространственном перемещении. Участники дорожного движения, не зависимо от того, к какой именно категории они относятся: водитель, пассажир или пешеход, как правило, стремятся преодолеть максимальное расстояние с минимальными временными потерями. При этом все эти лица вынуждены взаимодействовать между собой,

поскольку фактически находятся в одной дорожной среде. В то же время свобода передвижения участников дорожного движения ограничивается реальными условиями движения по дорогам, детерминирующими вероятность попадания в дорожно-транспортные происшествия. Стремясь минимизировать возможность получения водителями, пассажирами и пешеходами такого вреда, государство предпринимает целый комплекс мер, в числе которых не только мероприятия организационно-технического характера, но и меры правового воздействия. Анализируя содержание понятия «безопасность дорожного движения» профессор В. И. Майоров отмечает, что действующее в сфере дорожного движения законодательство нормативно закрепляет за участником дорожного

движения обязанность разрешать противоречие «время — безопасность» в пользу последней [2, с. 99]. Законодатель выдвигает требование не считаться со временем передвижения ради безопасности. В частности, п. 10.1 Правил дорожного движения, утвержденных Постановлением Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090, предписывает водителю при возникновении опасности, которую он в состоянии обнаружить, «принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства». Указанное требование напрямую обращено к водителям, поскольку именно с этой категорией участников дорожного движения традиционно ассоциировалось понятие «скорость». Однако одной из примет крупных городов в последние годы стали компактные, индивидуальные, самобалансирующиеся электромеханические транспортные средства, которые на сегодня используются не только для развлечения, но и для быстрого перемещения в рамках городского пространства. К таким устройствам относятся электроскутеры, сегвеи, моноколеса. Экономичность, мобильность и отсутствие необходимости получения какого-либо документа, подтверждающего наличие навыков управления указанными транспортными средствами, сделали их популярными. Однако, оказавшись в рамках правового поля отнесенными к категории «пешеходы», в силу объективно более высокого, чем у обычных пешеходов, скоростного режима, такие участники дорожного движения стали оказывать негативное влияние на безопасность дорожного движения на тротуарах, пешеходных переходах, в границах пешеходных зон. При этом речь уже не идет о формальном неудобстве, связанном с плотностью пешеходного потока и разнице в скорости движения. И если по данным Госавтоинспекции в 2018 году с участием электромеханических транспортных средств малой мощности произошло 39 дорожно-транспортных происшествий, в которых телесные повреждения получили 40 человек, то уже по данным шести месяцев 2019 года этот показатель был превышен: 40 происшествий, с 41 пострадавшим, из которых 2 человека погибли¹. Такое положение детерминировало инициирование вопроса об уточнении правового статуса участников дорожного движения, передвигающихся на электромеханических транспортных средствах. Однако отношение общества к рассматриваемому вопросу скептическое. Так, из 87 046 человек, принявших участие в опросе,

проведенном Госавтоинспекцией, 55,15 % считают, что определение правового статуса участников дорожного движения, использующих электромеханические транспортные средства «ни к чему не приведет» и лишь 18,27 % согласились с тем, что рассматриваемый аспект нуждается в урегулировании².

Постановка проблемы

Следует отметить, что экономичность и мобильность рассматриваемых устройств далеко не всегда является основной причиной их использования гражданами. В частности, нередко перемещение по городу на электросамокате — это способ добраться до места назначения с минимальными временными потерями (не выступая в роли пассажира) находясь в состоянии опьянения. Действующее российское законодательство предусматривает административную ответственность для пешеходов, нарушивших правила дорожного движения лишь в порядке ч. 1 ст. 12.29 КоАП РФ либо ст. 12.30 КоАП РФ. При этом повышенная ответственность за нарушение, совершенное в состоянии опьянения, для пешехода (к которому на текущий момент отнесено лицо, движущееся на электросамокате) не установлена. Единственно возможная санкция за нарушение, если не лицо не стало участником дорожно-транспортного происшествия — штраф пятьсот рублей.

В предлагаемом Министерством транспорта Российской Федерации проекте изменений в правила дорожного движения лица, использующие для передвижения средства индивидуальной мобильности (а именно такое название предложено для обозначения роликовых коньков, самокатов, электросамокатов, скейтбордов, электроскейтбордов, гироскутеров, сигвеев, моноколес и иных аналогичных средств) старше семи лет исключены из категории пешеходов. Для них сформулированы особые правила движения, непосредственно связанные с возрастом. Так, предполагается, что «лицам от 7 до 14 лет будет разрешено движение только по тротуарам, пешеходным, велосипедным и велопешеходным дорожкам, а старше 14 лет — при соблюдении определенных условий — даже по правому краю проезжей части»³. Исходя из того, что до движения по проезжей части допускаются только средства индивидуальной мобильности, оборудованные электродвигателем (электродвигателями), тормозом, звуковым сигналом,

² Там же.

³ О внесении изменений в постановление Совета Министров — Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 : проект постановления Правительства Российской Федерации // Федеральный портал проектов нормативных правовых актов. URL: <https://regulation.gov.ru/> (дата обращения: 02.12.2019).

¹ Государственная инспекция безопасности дорожного движения МВД России // Официальный сайт. URL: <http://www.gibdd.ru/> (дата обращения: 02.12.2019).

световозвращателями белого цвета спереди, оранжевого или красного цвета с боковых сторон, красного цвета сзади, фарой (фонарем) белого цвета спереди, спектр лиц которые потенциально могут получить законное право находится на проезжей части, не широк. Однако, такие параметры как относительная неустойчивость средств индивидуальной мобильности в совокупности с достаточно высокими скоростными характеристиками, по нашему мнению, существенно увеличивает риск попадания таких участников движения в дорожно-транспортные происшествия. Более того, зачастую в качестве пользователей таких устройств выступают одни из наиболее уязвимых участников дорожного движения — несовершеннолетние [3, с. 19].

Пути решение проблемы

В этой связи, при условии принятия изменений в правила дорожного движения представляется необходимым предусмотреть административную ответственность за нарушение установленных правил для лиц, использующих средства индивидуальной мобильности, изложив ч. 2 ст. 12.29 в следующей редакции: нарушение Правил дорожного движения пользователем средства индивидуальной мобильности; лицом, управляющим велосипедом, либо возчиком (за исключением лиц, указанных в части 1 настоящей статьи, а также водителя транспортного средства) влечет наложение административного штрафа в размере восьмисот рублей.

Список литературы

1. Майоров, В. И. Безопасность в сфере дорожного движения как составная часть общественной безопасности / В. И. Майоров // Актуальные проблемы и перспективы развития административного права и процесса : сборник научных статей. — 2018. — С. 94–100.
2. Майоров, В. И. Содержание понятия «безопасность дорожного движения»: теоретические основы. / В. И. Майоров // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Право. — 2012. — № 7 (266). — С. 99–101.
3. Баранчикова, М. В. Значение виктимологической подготовки сотрудников ГИБДД для обеспечения безопасности дорожного движения / М. В. Баранчикова // Вестник образовательного консорциума Среднерусский университет. Серия: Юриспруденция. — 2016. — Т. 1, № 7-1 (7). — С. 18–20.

References

1. Mayorov, V. I. Bezopasnost v sfere dorozhnogo dvizheniya kak sostavnaya chast obshchestvennoy bezopasnosti / V. I. Mayorov // Aktualnye problemy i perspektivy razvitiya administrativnogo prava i protsessa : sbornik nauchnykh statey. — 2018. — S. 94–100.
2. Mayorov, V. I. Coderzhanie ponyatiya «bezopasnost dorozhnogo dvizheniya»: teoreticheskie osnovy. / V. I. Mayorov // Vestnik Yuzhno-Uralskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Pravo. — 2012. — № 7 (266). — S. 99–101.
3. Baranchikova, M. V. Znachenie viktimologicheskoy podgotovki sotrudnikov GIBDD dlya obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya / M. V. Baranchikova // Vestnik obrazovatel'nogo konsortsiума Srednerusskiy universitet. Seriya: Yurisprudentsiya. — 2016. — T. 1, № 7-1 (7). — S. 18–20.

Дата поступления статьи в редакцию: 11.12.2019.