

Научная статья
<https://doi.org/10.24412/2220-2404-2024-6-38>
УДК 342.9



ПРОБЛЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ В РОССИИ

Штырхунова Н.А., Абрамян С.К.

Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф. Ушакова

Аннотация. Цель исследования – рассмотреть, проанализировать и дать оценку проблем безопасности дорожного движения при использовании средств индивидуальной мобильности в России. Исследование представляет собой комплексный анализ (статистический, ситуационный, анализ нормативной базы) динамики дорожно-транспортных происшествий с участием электрических самокатных устройств и других средств индивидуальной мобильности (СИМ), приведены некоторые изменения в правилах дорожного движения (ПДД) для пользователей электрических самокатов. С внедрением новейших технологий в нашу жизнедеятельность, возникает необходимость в регулировании вопросов, касающихся безопасности, которые находят свое отражение в нормах российского законодательства.

Инструментами в процессе работы над статьей стали такие методы, как сравнительно-правовой, описательный, статистический. Теоретическую основу составили научные работы ведущих ученых в области отечественного административного права; нормативную - правовые акты в анализируемой сфере; эмпирическую - статистические данные.

Результатом проведенного в статье анализа стали выводы и предложения о разработке и внедрении эффективных норм и правил в сферу обеспечения безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: аварийность, безопасность, безопасность дорожного движения, закон, законодательство, средства индивидуальной мобильности, обеспечение безопасности, правила дорожного движения, водитель, пешеход.

PROBLEMS OF ROAD SAFETY WHEN USING PERSONAL MOBILITY EQUIPMENT IN RUSSIA

Natalia A. Shtyrkhunova, Suzanna K. Abramyan

Admiral F.F. Ushakov State Maritime University

Abstract. The purpose of the study is to consider, analyze and assess the problems of road safety when using personal mobility equipment in Russia. The study is a comprehensive analysis (statistical, situational, analysis of the regulatory framework) of the dynamics of road accidents involving electric scooter devices and other means of individual mobility (SIM), some changes in the rules of the road (SDA) for users of electric scooters are given. With the introduction of the latest technologies into our daily life, there is a need to regulate issues related to safety, which are reflected in the norms of Russian legislation. Such methods as comparative legal, descriptive, and statistical became tools in the process of working on the article. The theoretical basis was made up of scientific works by leading scientists in the field of domestic administrative law; normative - legal acts in the analyzed area; empirical - statistical data. The analysis carried out in the article resulted in conclusions and proposals on the development and implementation of effective norms and rules in the field of road safety.

Keywords: accident rate, safety, road safety, law, legislation, means of individual mobility, safety, traffic rules, driver, pedestrian.

Введение.

В настоящий период развития нашего государства, где урбанизация стремительно нарастает, а вопросы экологии и устойчивости становятся все более актуальными, использование средств индивидуальной мобильности является

многообъемным и важным аспектом современного городского образа жизни. Действительно, за последние несколько лет стремительно возрос спрос на электрические транспортные средства, предназначенные как для одного, так и для не-

скольких человек, наделенные уникальными характеристиками, куда входят: удобство в применении альтернативного варианта средства передвижения, возможность снижения высоких затрат, экологическая устойчивость, внедрение инновационных технологий для широкой аудитории, а также улучшение уровня здоровья и физической активности у населения.

Следовательно, необходимо отметить, что с внедрением новейших технологий в нашу жизнедеятельность, возникает необходимость в регулировании вопросов, касающихся безопасности, которые находят свое отражение в нормах российского законодательства. Рассматривая институт правового регулирования средств индивидуальной мобильности, необходимо понимать, что он охватывает как частные, так и публичные правоотношения, что подчеркивает актуальность поддержания государственного баланса между защитой интересов частных лиц и обеспечением правопорядка и стабильности в обществе в целом.

Как указывают эксперты, нельзя все сводить только к запретам и ограничениям на законодательном уровне, необходим целый комплекс мероприятий, который позволит снизить уровень дорожно-транспортных происшествий с участием СИМ. Среди них:

- введение специальных медленных зон на самых оживленных участках с максимальной скоростью от 5 до 15 км в час (по примеру г. Москвы, где данное снижение происходит по технологии Geofencing с привязкой к соответствующим координатам);

- разработка различных образовательных программ для школьников соответствующей тематики (с включением в них интерактивных тренажеров, квестов по городским магистралям и т.д.);

- внедрение кикшеринговыми компаниями определенных систем, позволяющих определять, что на самокате передвигаются два человека, с последующим уведомлением об этом пользователя, а в дальнейшем, в случае повторения, направление штрафа и блокировка аккаунта пользователя средства индивидуальной мобильности и т.д.

Таким образом, возникает необходимость принятия и разработки комплекса административных мер по поддержанию и усовершенствованию функционирования данных правоотношений. Следует отметить, что согласно внесенным 1 марта 2023 года в Правила Дорожного Движения (далее — ПДД) изменениям, под средством индивидуальной мобильности (далее — СИМ)

принято считать «средство, имеющее одно или несколько колес (роликов), предназначенное для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя (электросамокат, электроскейтборд, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства)» [1].

В соответствии с этим, целесообразно внесение определенных дополнений и разъяснений, как в ПДД, так и в иные нормативные правовые акты, а в частности в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (далее — КоАП РФ), так как в последнее время участились случаи грубых нарушений безопасности на дорогах, которые за последний год, согласно данным МВД России, «выросли на 35%» [2], что привело к серьезным последствиям — причинению среднего и тяжкого вреда здоровью всех участников дорожного движения, где большинство, к сожалению, составляют пешеходы в лице детей и пожилых людей.

Самым распространенным примером игнорирования норм ПДД в области использования СИМ является превышение допустимой скорости на отдельных участках дороги, что в результате приводит к увеличению случаев травматизма, в первую очередь, самих водителей СИМ, а также граждан, ставшими участниками дорожного движения в данный период времени. В статистических данных такой вид правонарушения попадает под пункт «наезд на пешехода». Действительно, согласно данным МВД России, три четверти (74 %, или 620) ДТП с участием СИМ зарегистрировано как наезд на пешехода, почти пятая часть (17,5 %, или 147) пришлось на столкновения, другие виды ДТП в сумме составили 8,5 % [2].

Не менее значимым видом инцидентов, совершаемых в результате использования мобильных транспортных средств является столкновение водителя автомобиля с владельцем или арендатором электросамоката. По последним данным, предоставленным МВД России в средства массовой информации, на сегодняшний день данные случаи составляют 95% от общего числа всех аварийных ситуаций [2], которые не всегда приводят к летальному исходу, но значительно повышают уровень травматизма в стране. Следовательно, вопрос, касающийся правового регулирования использования СИМ, в результате участвовавших случаев несоблюдения безопасности на дорогах нашей страны, является весьма актуальным, что и подтверждает ряд законодательных норм, принятых в последний период времени. Научная новизна исследования состоит в имеющей

научно-практическое значение формулировке авторских суждений, характеризующих текущее состояние и перспективы развития цифровых технологий СИМ в транспортно-логистической инфраструктуре.

Обсуждение.

На текущем этапе цифровизации экономики и цифровизации общества в транспортно-логистической инфраструктуре современный электросамокат сегодня – это компактное экологически чистое транспортное средство, способное помочь решить проблему передвижения «последней мили». Под «Последней милей» понимается расстояние, которое нужно пройти человеку от некоторой остановки традиционного вида городского транспорта до своего дома или работы и т.п. Иногда дорога из пункта А в пункт Б (например, от остановки общественного транспорта до работы) пешком занимает 20-40 минут. На самокате то же расстояние можно преодолеть намного быстрее практически в 2 раза. Самокат можно взять у метро, принести в офис или положить в багажник автомобиля. Но есть множество проблем, мешающих использованию электросамокатов в России. Днем создания первого электрического самоката является 19 сентября 1895 года. Его создателем был Огден Болтон, который получил патент на свое устройство. Конструкция электросамоката включала установленный на ступице электродвигатель и 10 вольтовую батарею.

В связи с растущим спросом на это устройство, многие фирмы, ранее специализировавшиеся на производстве совершенно другой продукции, начали выпускать и электрические самокаты. В рейтинг ведущих производителей вошли такие компании как: Xiaomi, Ninebot, Kugoo, Yamato, iconBIT [3].

На сегодняшний день рынок кикшеринга стабилизировался, и большую часть его занимают три крупные компании с самым большим парком самокатов и средой их обитания: Urent, Whoosh и "Яндекс Go". Но небольшие компании все еще остаются на рынке, хотя и в более локальном формате, часто привязанные к конкретному району или территориальному округу [3].

Проведенные исследования показали, что крупные города РФ относительно приспособлены для электросамокатов – есть специальные дорожки и площадки для передвижения электромобильных средств.

По данным, представленным в отчетах Росстата за 2022 год, в Москве, протяженность велодорожек составляет приблизительно 1000 км, а

автомобильных дорог по территории города примерно 7000 км. Дорожки для велосипедистов и самокатчиков созданы по ГОСТу. Чаще всего, площадки для катания размещают на тротуарах и просто размечаются яркой краской.

В связи с тем, что дорожки физически не ограждены от пешеходных проходов, самокаты выезжают на пешеходные зоны, что приводит к травмированию пешеходов.

Существенной проблемой в 2021-2022 годах, касающейся безопасности дорожного движения, в Министерстве внутренних дел выделяют нормативный и законодательный вакуум, который не дает возможности отрегулировать постановку на учет и отслеживание эксплуатации появляющихся новых видов транспортных средств. Тогда как в некоторых городах, например, в Москве, начали локально ограничивать максимальную скорость электросамокатов и установили специальные зоны, в которых самокаты должны снижать скорость или в которых запрещено перемещение на кикшеринге. Однако на федеральном уровне правила не были закреплены, и каждый город и регион устанавливали свои правила обращения с самокатами индивидуально, либо не определяли их вообще.

В октябре 2022 года с целью решения проблемы эксплуатации данных средств передвижения Правительство РФ ввело в действие значительное число изменений, часть из которых перечислены ниже. Так, в правилах дорожного движения для электрических средств индивидуального передвижения СИМ (средство индивидуальной мобильности) ввели изменения, которые вступили в силу с марта 2023 года:

- в правилах дорожного движения (ПДД) нашей страны СИМ выделены в отдельную категорию средств индивидуального передвижения; ограниченно разрешено движение по тротуарам и велосипедным дорожкам;

- установлена максимально возможная скорость перемещения СИМ, которая не должна превышать 25 км/ч;

- СИМ весом не более 35 кг могут использоваться для передвижения совместно с людьми в пешеходных зонах; передвижение пешеходов получает приоритетное преимущество перед СИМ;

- электросамокаты не относятся к категории мопедов, не подлежат техническому регламенту и не требуют лицензии;

- использование СИМ разрешено не более одним человеком на одно устройство.

Введенные в действия изменения, необходимы для решения возникающих конфликтных ситуаций при передвижении по маршрутам следования. С момента утверждения поправок люди, использующие СИМ, не будут считаться пешеходами, водителями скутеров и т.п., так как их права и обязанности закреплены в ПДД как пользователей самостоятельного вида транспортных средств.

Введенные требования идентичны с правилами пользования кикшерингов, но также распространяются на частные самокаты, что должно понизить количество случаев аварий на дорогах и пешеходных зонах [4].

Еще одна проблема касается вопросов безопасной эксплуатации СИМ – в этом направлении всё чаще встречаются в прессе публикации о степени травматизма при авариях с участием электросамокатов. Компании все больше внимания уделяют безопасности арендуемых устройств на всех уровнях эксплуатации, как техническом, так и информационном.

Неограниченными правами в пользовании остаются только владельцы личных СИМ, что является серьёзной проблемой, которая достигает высоких значений травматизма. По данным МВД РФ, за 2021 год в России 88,9% ДТП с участием СИМ произошло по вине владельцев личных СИМ и только 11,1% произошло с участием арендованных электрических самокатов.

Безопасность поездок на СИМ в нашей стране закреплена не только в ПДД РФ, но и на нормативном уровне. Так, с 1 февраля 2023 года вступил в силу ГОСТ на электросамокаты и моноколеса, носящий только рекомендательный характер для производителей устройств передвижения. Принятый новый нормативный документ ГОСТ Р 70514–2022, адаптирован к действию международного стандарта EN 17128–2020 и применим для безопасной эксплуатации пользователей и владельцев средств индивидуальной мобильности с учетом технических свойств и эксплуатационных характеристик устройств.

Результаты.

Подводя итог, видим, что современный цифровой гаджеты в сфере индивидуальной мобильности и услуги по их обслуживанию нашли свое место в современной транспортно-логистической среде. Рынок аренды электросамокатов в России продемонстрировал сильный рост к 2022 году с точки зрения денежной массы и роста пользовательской базы, подтверждая прогнозы исследования 2021 года. Несмотря на сложившуюся ситуацию, есть все предпосылки для дальнейшего

роста данного вида рынка и распространения услуг микромобильности в РФ.

Потенциальные возможности рынка еще не исчерпаны, и фирмы активно привлекают денежные средства из различных финансовых и инвестиционных источников для увеличения своего парка, а также его расширения в этом и последующих годах [5].

Кроме того, теоретическое исследование отечественной нормативной правовой основы в области безопасности дорожного движения, показало с нашей точки зрения, следующие недостатки:

1) общественные отношения, возникающие в области дорожного движения, не в полной мере охвачены нормативными правовыми актами;

2) в законодательстве, устанавливающем требования и положения по работе контрольно-надзорных органов, координации их совместной деятельности, существуют пробелы;

3) административное законодательство за нарушения в области безопасности дорожного движения не обеспечивает в полной мере предупреждения и профилактику правонарушений;

4) неразвитость правового регулирования по механизму привлечения и стимулирования институтов гражданского общества и СМИ в деятельности в рассматриваемой сфере.

Для улучшения и обеспечения безопасности эксплуатации электросамокатов предложим ряд идей.

Во-первых, необходимо запретить использование электросамоката детьми до 14 лет.

Во-вторых, необходимо запретить активное вождение в густонаселённых районах городов и населенных пунктов.

В-третьих, на электросамокаты необходимо устанавливать видеокамеры, чтобы: фиксировать агрессивное вождение и устанавливать виновных в происшествии; при аренде можно было увидеть, кто берет в прокат электросамокатов, и в процессе эксплуатации не было бы обмена с людьми, которым нельзя пользоваться СИМ.

Нарушители правил передвижения электрических самокатов должны наказываться лишением права использования электрических средств индивидуальной мобильности на определенный временной период, например, на полгода или год, и уплатой существенного денежного штрафа. Эти и ряд других предложений смогут обеспечить безопасность жизни обычных пешеходов и тех, кто использует СИМ.

Цифровые гаджеты могут и должны способствовать не только цифровизации экономики,

но и повышать комфорт и безопасность транспортно-логистической инфраструктуры.

Заключение.

Административная ответственность за нарушения ПДД на СИМ, как закреплено в нашем законодательстве, может быть, как в виде штрафов, так и в виде других мер в зависимости от характера и серьезности нарушения. Наказания и штрафы могут варьироваться в зависимости от конкретных обстоятельств случая, либо решения суда. В связи с этим важно соблюдать ПДД при использовании СИМ в целях обеспечения безопасности, как себя, так и других участников дорожного движения.

Таким образом, разработка и внедрение эффективных норм и правил в сферу обеспечения БДД, играют ключевую роль в обеспечении безопасности участников дорожного движения, включая и пользователей СИМ.

Важно отметить, что данные нормы должны учитывать особенности и потребности данного вида транспорта, а также способствовать соблюдению безопасности как водителями СИМ, так и другими участниками дорожного движения. Следовательно, сотрудничество между Минтрансом и МВД России в усовершенствовании и при-

менении норм в данной сфере в дальнейшем может способствовать более эффективному контролю и регулированию по использованию СИМ, что, в свою очередь, может уменьшить риски аварийных ситуаций и травматизма на дорогах.

Отметим также важность проведения мониторинга и анализа результатов внедрения этих правовых норм и правил в практику, чтобы убедиться в их эффективности, а, при необходимости, внести соответствующие коррективы. Аварийность и безопасность на дорогах — это динамические процессы, требующие постоянного внимания и контроля.

В целом, в современном российском законодательстве начался процесс преодоления неопределенности правовой природы средства индивидуальной мобильности, современным участникам дорожного движения стоит хорошо изучить уже имеющиеся законы по использованию средства индивидуальной мобильности, однако изложенные проблемы позволяют говорить о необходимости продолжения нормотворческой деятельности по данному направлению.

Главной целью преодоления указанных проблем является достижение безопасности дорожного движения.

Конфликт интересов

Не указан.

Рецензия

Все статьи проходят рецензирование в формате double-blind peer review (рецензенту неизвестны имя и должность автора, автору неизвестны имя и должность рецензента). Рецензия может быть предоставлена заинтересованным лицам по запросу.

Conflict of Interest

None declared.

Review

All articles are reviewed in the double-blind peer review format (the reviewer does not know the name and position of the author, the author does not know the name and position of the reviewer). The review can be provided to interested persons upon request.

Литература:

1. *Постановление Правительства Российской Федерации от 06.10.2022 года № 1769-ФЗ «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации, 2022, № 41, ст. 7100.*
2. *Статистика ДТП с участием средств индивидуальной мобильности за 2023 год // Доступ из Справочно-поисковой системы официального сайта Министерство внутренних дел Российской Федерации, (в редакции с 8 августа 2023 года)*
3. *Кадаков М. А. Пользователи электросамокатов продолжили нести ответственность за ДТП как пешеходы // Российская газета - Федеральный выпуск: № 165 (9110).*
4. *Шапарин А. В. Транспортному средству без госномеров не место на дороге // РИА Новости, 5 сентября 2023 года.*
5. *Баршев В. С. Электросамокат «в законе» // Российская газета - Федеральный выпуск: №37(8982), 20 февраля 2023 года.*

References:

1. *Resolution of the Government of the Russian Federation dated 06.10.2022 No. 1769-FZ "On Amendments to Certain Acts of the Government of the Russian Federation and Invalidation of Certain Acts of*

the Government of the Russian Federation and Certain Provisions of Certain Acts of the Government of the Russian Federation" // Collection of Legislation of the Russian Federation, 2022, No. 41, art. 7100.

2. *Statistics of accidents involving personal mobility equipment for 2023 // Access from the Reference and Search Engine of the official website of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation, (as amended on August 8, 2023).*

3. *Kadakov M. A. Users of electric scooters continued to be responsible for accidents as pedestrians // Rossiyskaya Gazeta - Federal issue: No.165(9110).*

4. *Shaparin A.V. A vehicle without license plates has no place on the road // RIA Novosti, September 5, 2023.*

5. *Barshev V. S. Electrosamokat "in the law" // Rossiyskaya Gazeta - Federal issue: No. 37(8982), February 20, 2023.*

Информация об авторах:

Абрамян Сюзанна Кароевна, кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры теории и истории государства и права ФГБОУ ВО «Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф. Ушакова, г. Новороссийск, Россия, abrsyuzanna@yandex.ru

Штырхунова Наталья Александровна, доцент, кандидат юридических наук, доцент кафедры судовой подготовки ФГБОУ ВО «Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф. Ушакова, г. Новороссийск, Россия, shtnat33@mail.ru

Susanna K. Abrahamyan, Associate Professor, Candidate of Law, Associate Professor of the Department of Theory and History of State and Law, Admiral F.F. Ushakov State Maritime University, Novorossiysk, Russia.

Natalia A. Shtyrkhunova, Associate Professor, Candidate of Law, Associate Professor of the Department of Navigation, Admiral F.F. Ushakov State Maritime University, Novorossiysk, Russia.