

низационная форма и фактическая возможность осуществления инструментального контроля технического состояния транспортных средств, нормативно не закреплен способ реализации права запрещать участие в дорожном движении транспортных средств и самоходных машин.

В связи с отмеченными проблемами подразделения технического надзора Госавтоинспекции не осуществляют полноценный контроль за соответствием технического состояния и конструкции транспортных средств, самоходных машин, участвующих в дорожном движении, требованиям законодательства (осуществляется в форме визуального контроля) и используют его на практике в основном для выполнения функций дорожно-патрульной службы, что влечет низкий уровень выявляемости рассматриваемых правонарушений.

Следует отметить и недостаточную разработанность темы исследования. Имеются научные работы, посвященные лишь отдельным проблемам осуществления Госавтоинспекцией контроля за техническим состоянием транспортных средств (В.С. Кухта, В.А. Лисин, А.Ю. Якимов и др.), комплексных же исследований деятельности подразделений технического надзора Госавтоинспекции не проводилось.

Таким образом, исследование деятельности подразделений технического надзора Госавтоинспекции имеет особую актуальность и практическую значимость. Разработке подлежат теоретико-правовые положения о деятельности указанных подразделений, а также практические рекомендации и предложения по совершенствованию порядка осуществления контроля за конструкцией и техническим состоянием транспортных средств, об инструментальном контроле технического состояния транспортных средств и способах запрещения их участия в дорожном движении.

УДК 342.951:351.82

*О.А. Коновалова*

**ПРОБЛЕМАТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ УЧАСТИЯ  
В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ ЛИЦ, ПЕРЕДВИГАЮЩИХСЯ  
НА ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ СРЕДСТВАХ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ  
(ЭЛЕКТРОСАМОКАТАХ)**

Благодаря прогрессу науки и совершенствованию технологий с 2018 г. для передвижения по дорогам стали использоваться электросамокаты и их аналоги, на дорогах появился новый участник дорожного движения, требующий внесения изменений в Правила дорожного движения

(ПДД), а также правового регулирования участия в дорожном движении лиц, передвигающихся на электрических средствах передвижения.

Электросамокаты популярны не только в молодежной среде, но и среди людей старшего поколения, проживающих в крупных мегаполисах и городах с интенсивным движением транспортных средств (ТС), использующих данные средства передвижения в целях экономии времени и средств. Вместе с тем данные участники дорожного движения создают реальную угрозу безопасности на дороге, так как их скорость движения отлична от средней скорости потока, где бы они ни находились: на тротуаре они создают препятствие для движения потока пешеходов, на проезжей части – для потока водителей, управляющих ТС. Все более актуальной становится проблема привлечения к административной ответственности лиц, передвигающихся на электросамокатах по дорогам общего пользования, допустивших нарушение ПДД Российской Федерации.

Статистика ГУОБДД МВД России за 9 месяцев 2022 г. свидетельствует о значительном росте всех показателей аварийности с участием лиц, передвигающихся на средствах индивидуальной мобильности (СИМ). Так, на территории Российской Федерации было зарегистрировано 646 (+ 53 %) дорожно-транспортных происшествий (ДТП), в результате которых 9 человек погибли, из них 2 несовершеннолетних, и 678 человек (+52,4 %), из которых 172 – это несовершеннолетние участники дорожного движения, получили травмы различной степени тяжести. Чаще всего местом совершения ДТП с участием СИМ являлись: выезд с прилегающей территории (89 ДТП), нерегулируемый перекресток неравнозначных дорог (77 ДТП), нерегулируемый пешеходный переход (73 ДТП), регулируемый перекресток (71 ДТП), регулируемый пешеходный переход (69 ДТП). Половина погибших лиц, передвигающихся на СИМ, в момент совершения ДТП перемещались перпендикулярно по отношению к движущемуся ТС. В 283 ДТП (68 %) с участием СИМ виновными являлись водители ТС, в этих происшествиях погибли 3 человека и 302 получили ранения. Шесть из девяти погибших лиц, передвигающихся на СИМ, получили смертельные травмы в ДТП, произошедших в темное время суток, при этом наибольшее количество ДТП (76 %) произошло в светлое время суток.

Технические характеристики электросамоката позволяют данному СИМ развивать скорость до 40–60 км/ч, в зависимости от модели, что является одним из факторов создания опасной ситуации на дороге, так как в случае пересечения траекторий движения ТС и СИМ на такой скорости водитель ТС физически не способен принять необходимые меры для предотвращения ДТП.

Подобная ситуация с увеличением количества ДТП в 2022 г. на территории Свердловской области и г. Екатеринбурга в частности стала возможной в связи с развитием кикшеринга. Кикшеринг – это аренда электросамокатов на ограниченный период времени, предоставляется сервисами, которые специализируются на таких услугах. В настоящее время в Екатеринбурге доступно три сервиса самокаташеринга.

В связи с тем, что в действующих ПДД Российской Федерации по состоянию на октябрь 2022 г. пользователи индивидуальных колесных средств передвижения с электродвигателем приравнены к таким участникам дорожного движения, как пешеходы, все ДТП с их участием заносятся в Государственную статистическую отчетность Госавтоинспекции как ДТП с участием пешеходов, но при условии, что вторым участником ДТП было ТС. В том же случае, если лицо, использующее для передвижения по тротуару электросамокат, совершило столкновение с пешеходом, то данное происшествие, в соответствии с ПДД, не будет регистрироваться как ДТП.

При этом вышеназванные СИМ, оснащенные электродвигателем, не являются ТС, так как в инструкции к ним четко указано их предназначение, а именно: «предназначено для катания в парке», а не для движения по дорогам. Соответственно, ст. 12.27 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ), предусматривающая ответственность водителя за невыполнение обязанностей в связи с ДТП, в отношении лиц, передвигающихся на электросамокатах и совершивших столкновение с пешеходом, не применяется. Оставление места ДТП таким участником дорожного движения не влечет абсолютно никаких юридических последствий в части административного законодательства для владельца электросамоката.

В зависимости от технических характеристик электросамоката, мощности его электродвигателя некоторые модели в состоянии развивать скорость до 60 км/ч, что повышает риск получения пешеходом тяжелых травм в результате столкновения с подобным мобильным средством передвижения. Однако в ПДД отсутствуют требования, регламентирующие скорость передвижения данных устройств. Соответственно, ответственность за нарушение скоростного режима, например, во дворах и жилых зонах, для лиц, передвигающихся на электросамокатах, отсутствует.

Правоприменительная практика показывает, что в разных городах данный участник дорожного движения классифицируется по-разному. Например, в мае 2019 г. в ГУ МВД России по г. Москве было отправлено обращение, в котором был поставлен вопрос о правильном использовании самокатов, оснащенных электрическим приводом колес. Управление Государственной инспекции безопасности дорожного движения Главного

управления Министерства внутренних дел Российской Федерации по г. Москве, отвечая на данное обращение 20 мая 2019 г., ссылается на п. 1.2 ПДД, где говорится, что лица, использующие для передвижения электросамокаты, относятся к пешеходам, так как по совокупности своих технических и эксплуатационных характеристик электросамокаты не могут быть отнесены ни к механическим ТС, ни к велосипедам. Данные лица могут привлекаться к административной ответственности за нарушение ПДД, в частности, по ст. 12.29, 12.30 КоАП РФ.

Управление Госавтоинспекции Тюменской области информирует, что для управления электросамокатом с электродвигателем номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки 0,5 кВт необходимо иметь водительское удостоверение категории «М», также можно управлять ТС категории «М» либо другой категории или подкатегории, при этом обязательная экипировка не требуется, за исключением мотошлема, в случае движения по дорогам.

Соответственно, сотрудники ГИБДД в ряде регионов Российской Федерации, пресекая административные правонарушения в области дорожного движения, совершаемые лицом, использующим для передвижения по дорогам СИМ, исходя из технических характеристик этого устройства, приравнивают его либо к водителю мопеда, либо к пешеходу. В частности, если электросамокат имеет двигатель мощностью не более 250 Вт, то лицо, передвигающееся на нем по дорогам, приравнивается к пешеходу, если на электросамокате установлен двигатель мощностью, которая превышает указанное значение, то сотрудники ГИБДД и суды считают его мопедом.

Административная ответственность реализуется за счет применения административных наказаний в области дорожного движения. Этот элемент является решающим в практике предотвращения административных правонарушений в области дорожного движения, реализуемых правоприменительной деятельностью сотрудников ГИБДД.

С учетом того, что использование современных технических СИМ с электродвигателем или без двигателя является достаточно эффективным способом перемещения, требуется урегулировать безопасную интеграцию в пешеходное и велосипедное движения лиц, управляющих техническими СИМ.

Для этого предлагается:

вести обязательное страхование гражданской ответственности арендаторов, а также работников курьерских служб, управляющих СИМ;

приравнять СИМ к числу источников повышенной опасности, что позволит возложить субсидиарную гражданскую ответственность за причинение вреда на их собственников.