

УДК 342.9

СРЕДСТВО ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ КАК НОВЫЙ ВИД ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА: ВОПРОСЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

MEANS OF INDIVIDUAL MOBILITY AS A NEW TYPE OF VEHICLE: ISSUES OF LEGAL REGULATION

Андрей Викторович Иккерт,

*преподаватель кафедры административного
права и административной деятельности ОВД
Сибирского юридического института
МВД России (г. Красноярск)*

a9080188772@yandex.ru



Ключевые слова:

средства индивидуальной
мобильности, квалификация,
ответственность,
деликт, административное
правонарушение, участники
дорожного движения, безопасность
дорожного движения.

В статье анализируются основные вопросы и проблемы, возникающие в процессе квалификации действий и привлечения к ответственности лиц, управляющих средствами индивидуальной мобильности и допустивших административные правонарушения. Указанный перечень вопросов рассмотрен с позиций недостаточной правовой определенности участия отмеченных лиц в дорожном движении, а также ряда других аспектов данной проблематики, в последние несколько лет приобретшей существенную актуальность. С учетом противоречивости существующей на данный момент времени правоприменительной практики и ее расширительного характера, включающего применение соответствующих юридических норм по аналогии, автором сделан вывод о необходимости и высокой общественной значимости совершенствования правовой основы участия средств индивидуальной мобильности в дорожном движении, а также о необходимости законодательного регулирования вопросов, связанных с техническими параметрами средств индивидуальной мобильности и минимально допустимым возрастом лиц, такими средствами управляющих.

Keywords:

means of individual mobility, qualification responsibility, tort, administrative offense, road users, road safety.

The article analyzes the main issues and problems that arise in the process of qualifying actions and bringing to justice persons who manage personal mobility equipment and have committed administrative offenses. The specified list of issues is considered from the standpoint of insufficient legal certainty of the participation of the mentioned persons in traffic, as well as a number of other aspects of this issue, which has acquired significant relevance in the last few years. Taking into account the inconsistency of the currently existing law enforcement practice and its expansive nature, including the application of relevant legal norms by analogy, the author concludes that it is necessary and of high public importance to improve the legal basis for the participation of personal mobility aids in road traffic, as well as the need for legislative regulation of issues related to the technical parameters of individual mobility aids and minimally the permissible age of persons managing such funds.

Административная ответственность представляет собой один из важнейших и наиболее эффективных инструментов, способствующих обеспечению безопасности участников дорожного движения, снижению аварийности на дорогах. Одновременно с этим указанная форма ответственности является комплексным правовым институтом, обладающим множеством внутренних и внешних связей с другими юридическими конструктами, что существенно усложняет процедуры, связанные с внесением в нее тех или иных корректировок при возникновении объективной необходимости.

Важно отметить, что функциями административной ответственности в области обеспечения безопасности участников дорожного движения являются не только пресекательная и наказательная, но и профилактическая. При этом то, насколько эффективным будет применение административной ответственности, в значительной степени определяется способностью законодателя к оперативному учету изменений, протекающих в соответствующих аспектах общественных отношений.

Одним из таких изменений являются появившиеся сравнительно недавно, но быстро завоевавшие популярность средства индивидуальной мобильности (СИМ). При этом сколь-либо существенных изменений, учитывающих наличие таких средств на дорогах общего пользования, в институт административной ответственности до сих пор не вносилось. Данное обстоятельство снижает эффективность использования указанного комплекса правовых норм и не позволяет должным образом осуществлять правовое регулирование использования средств индивидуальной мобильности.

Проблемы, связанные с правовым регулированием использования средств индивидуальной мобильности и применения административной ответст-

венности к лицам, таким средствами управляющими, являлись предметом исследования значительного числа отечественных ученых, среди которых можно выделить А.К. Соловьеву, А.Б. Агапова, С.Б. Кудрявич, М.А. Гриненко, В.В. Тарышкина, Е.Г. Капустину, Ю.В. Мишину, А.В. Верещака, В.И. Майорова, Д.В. Ирошникова, С.В. Илькевича и многих других. Но, как правило, авторы рассматривают лишь отдельные аспекты проблематики привлечения к административной ответственности лиц, управляющих средствами индивидуальной мобильности. Данное обстоятельство указывает на необходимость комплексного рассмотрения вопросов административной ответственности лиц, управляющих средствами индивидуальной мобильности.

Экспоненциальное увеличение популярности использования средств индивидуальной мобильности лицами, проживающими на территории Российской Федерации, привело к столь же значительному повышению числа дорожно-транспортных происшествий с участием таких средств, а также количества людей, пострадавших либо погибших в указанных происшествиях. В частности, только за период 2022-2024 гг. количество соответствующих дорожно-транспортных происшествий возросло в 4,6 раза, а с 2018 г. указанный показатель продемонстрировал более чем стократный прирост (диаграмма 1).



Диаграмма 1. Количество зафиксированных ДТП с участием средств индивидуальной мобильности и пострадавших в таких ДТП в 2018-2024 гг., ед.¹

Аналогичная картина наблюдается в отношении числа жертв дорожно-транспортных происшествий, участниками которых являлись лица, управлявшие средствами индивидуальной мобильности. Если в 2019 г. жертвами подобных ДТП стали лишь 2 человека, то по состоянию на 2024 г. их число составило уже 44 человека (диаграмма 2).

¹ Составлено автором на основании данных Научного центра БДД МВД РФ.

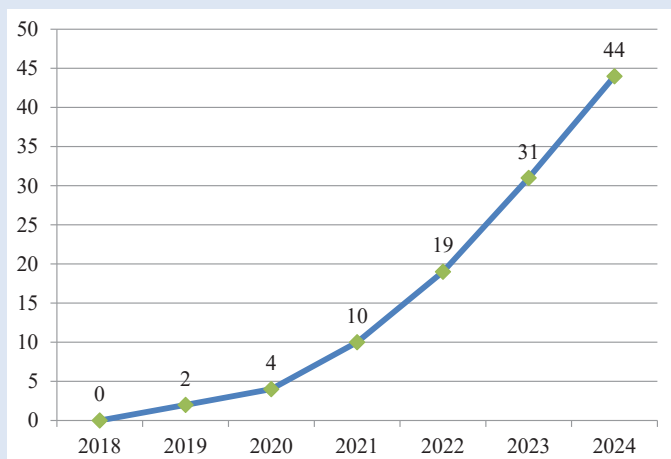


Диаграмма 2. Число погибших в ДТП с участием средств индивидуальной мобильности в 2018-2024 гг., чел.¹

Указанные обстоятельства вызвали к жизни объективную необходимость правового регулирования сферы общественных отношений, связанной с использованием средств индивидуальной мобильности, и, в частности, привели к введению в Правила дорожного движения (ПДД) понятия «средство индивидуальной мобильности», к каковым относятся электросамокаты и электроскейтборды, гироскутеры, моноколеса и ряд аналогичных средств передвижения.

Между тем правоприменение в отношении привлечения к административной ответственности лиц, управляющих средствами индивидуальной мобильности, в настоящее время является в значительной степени противоречивым и в силу недостаточной проработанности законодательных норм, связанных с регулированием соответствующего раздела общественных отношений, зачастую порождает парадоксальные ситуации.

Так, существенное сходство, обнаруживаемое между техническими характеристиками основной массы средств индивидуальной мобильности и мопедами (или велосипедами, оборудованными электрическими двигателями мощностью до 0,25 кВт)², в целом ряде случаев не предоставляет правоприменителям возможности однозначно отнести участника дорожно-транспортного происшествия к той или иной категории участников дорожного движения.

Кроме этого согласно новеллам, введенным в ПДД³, средства индивидуальной мобильности должны быть оборудованы целым рядом приспособлений (например, тормозной системой, передней фарой и звуковым сигналом), наличие которых позволяет отнести их к транспортным средствам. Одновременно с этим соответствующие положения ПДД в последней редакции приравнивают лиц, управляющих средствами индивидуальной мобильности, к пешеходам, что влечет за собой, например, невозможность привлечения таких лиц к

1 Составлено автором на основании данных Научного центра БДД МВД РФ.

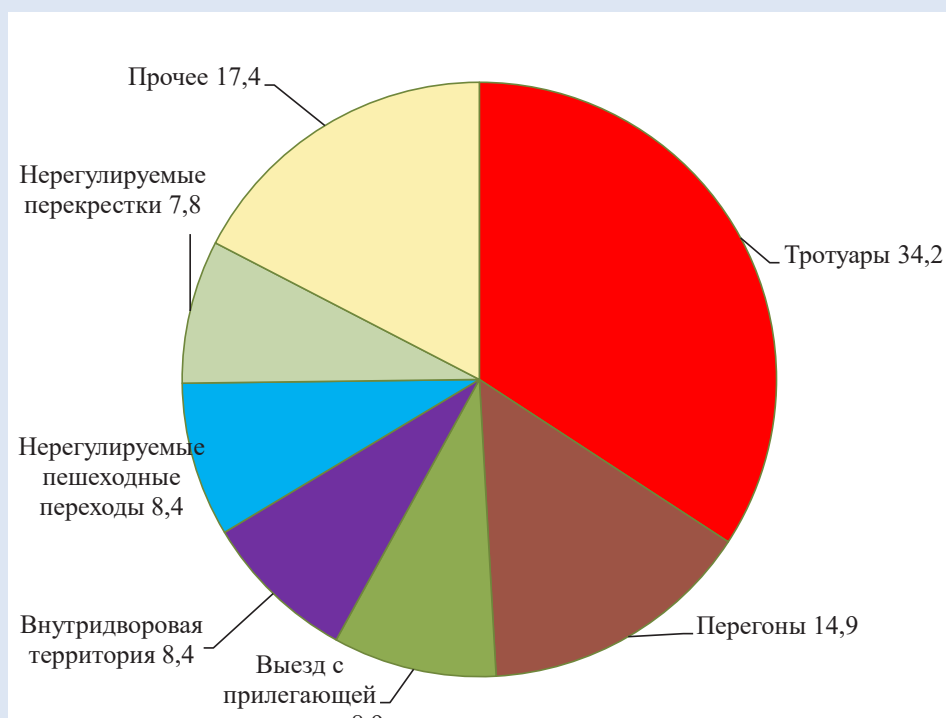
2 О безопасности колесных транспортных средств : технический регламент Таможенного союза ТР ТС 018/2011 : утв. решением Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877 (ред. от 21.04.2023) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 10.11.2024).

3 О безопасности дорожного движения : Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 10.11.2024).

административной ответственности за совершение административных правонарушений, предусмотренных ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ.

Содержащееся в правилах дорожного движения ограничение максимальной разрешенной скорости средств индивидуальной мобильности (п. 24.6 ПДД), на наш взгляд, также является примером несовершенства законодательных норм, требующего внесения корректировок. Об этом свидетельствуют отсутствие в ПДД требования об обязательном оборудовании средств индивидуальной мобильности устройствами, позволяющими определять скорость движения таких средств, и, кроме того, отсутствие в КоАП РФ норм, позволяющих привлекать лиц, превышающих установленное скоростное ограничение, к ответственности. В этой связи достаточно важным представляется и отсутствие у средств индивидуальной мобильности государственных регистрационных знаков, что также лишает возможности автоматизированного контроля совершаемых управляющими такими средствами нарушений установленного скоростного режима.

Согласно данным Научного центра безопасности дорожного движения МВД России значительную долю дорожно-транспортных происшествий с участием средств индивидуальной мобильности в 2024 г. составили ДТП, местом локализации которых являлись прилегающие территории и перегоны (диаграмма 3).



которых являлись прилегающие территории и перегоны (диаграмма 3).

диаграмма 3. Структура локализации ДТП с участием средств индивидуальной мобильности по категориям объектов дорожной сети в 2024 г., %

Указанное обстоятельство свидетельствует о том, что лица, управляющие средствами индивидуальной мобильности, достаточно часто становятся участниками ДТП, происходящих на проезжей части, что указывает на необходимость совершенствования механизмов привлечения к административной ответственности таких лиц и уточнения их административно-правового статуса.

С учетом изложенного также представляется целесообразным ввести обязательную регистрацию средств индивидуальной мобильности в органах ГИБДД, предусматривающую выдачу свидетельства о такой регистрации, содержащего сведения о соответствующем средстве индивидуальной мобильности, его технических характеристиках и проч. При этом эксплуатация таких средств при отсутствии их регистрации в установленном законом порядке необходимо расценивать как административное правонарушение, ответственность за которое предусмотрена ст. 12.1 КоАП РФ.

Совокупность изменений, касающихся детализации правового статуса средств индивидуальной мобильности и лиц, управляющих такими средствами, следует формировать и инкорпорировать в систему норм, составляющих действующее сегодня в данном отношении законодательство, с учетом возникающих в процессе правоприменения проблем привлечения к ответственности лиц, осуществляющих эксплуатацию средств индивидуальной мобильности в состоянии алкогольного либо наркотического опьянения.

В частности, достаточно очевидным представляется то, что за совершение указанных правонарушений такие лица, с учетом того, что средства индивидуальной мобильности представляют собой источник повышенной опасности, должны подлежать ответственности не как пешеходы либо иные участники дорожного движения, а как лица, управляющие транспортными средствами, т.е. водители.

Таким образом, правовая неопределённость, имеющая сегодня место в отношении правового статуса средств индивидуальной мобильности и лиц, управляющих такими средствами, не только затрудняет установление обстоятельств дорожно-транспортных происшествий, участниками которых являются средства индивидуальной мобильности, но и существенно усложняет привлечение указанных лиц к административной ответственности.

Анализ сложившейся ситуации и юридической литературы [1-4] позволяет говорить о необходимости незамедлительного применения мер, направленных на совершенствование законодательства в сфере использования средств индивидуальной мобильности и привлечения лиц, управляющих такими средствами, к административной ответственности:

– внести дополнения в Федеральный закон от 3 августа 2018 г. № 283-ФЗ «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», в ст. 6 указать конкретные транспортные средства, подлежащие государственному учету. Возложить на собственника СИМ обязанность обратиться в уполномоченный орган с заявлением о государственной регистрации средства индивидуальной мобильности;

– обязать лиц, передвигающихся на СИМ, иметь шлем, для максимального снижения последствий дорожно-транспортного происшествия. За передвижение без шлема на СИМ применять к нарушителям санкцию ст. 12.6 КоАП РФ;

– внести изменения в ПДД и закрепить в них исчерпывающий перечень СИМ;

– в городах федерального значения регулярно вводить сезонные ограничения на использование СИМ при температуре ниже 0 градусов по Цельсию;

– внести изменения и дополнения в ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ, изложить ее следующим образом: «Управление транспортным средством, средством индивидуальной мобильности водителем или лицом, передвигающимся на средстве индивидуальной мобильности, находящимся в состоянии опьянения, если такие действия не содержат уголовно наказуемого деяния, – влечет наложение административного штрафа в размере 30 тыс. руб. с лишением права управления транспортными средствами, средствами индивидуальной мобильности на срок от полутора до двух лет»;

– распространить на лиц, управляющих средствами индивидуальной мобильности, предусмотренную ст. 12.1 и 12.27 КоАП РФ обязанность оставаться на месте ДТП.

Резюмируя изложенное, следует указать, что решение задачи устранения отмеченных выше, а также иных пробелов в правовом регулировании совокупности общественных отношений, возникающих в процессе использования средств индивидуальной мобильности, и формирования системы правовых норм, позволяющих установить адекватную административную ответственность для лиц, использующих такие средства, с учетом взрывного роста их популярности является одной из первоочередных и наиболее актуальных проблем, которые законодателю надлежит решить в самое ближайшее время.

Библиографический список

1. Вербицкая, М.А. Несоблюдение требований об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств: некоторые вопросы административной ответственности / М.А. Вербицкая, Д.Н. Техов // Философия права. – 2022. – № 1 (100). – С. 119-124.

2. Ирошников, Д.В. Правовые проблемы обеспечения безопасности личности на транспорте в условиях использования индивидуального электротранспорта / Д.В. Ирошников // Правовое государство: теория и практика. – 2019. – Т. 15. – № 4 (58). – С. 40-50.

3. Калюжный, Ю.Н. Современные проблемы законодательного регулирования использования отдельных видов электротранспорта / Ю.Н. Калюжный // ВВ: Административное право и практика администрирования. – 2019. – № 5. – С. 27-33.

4. Кудрявич, С.Б. Основные проблемы установления и применения административной ответственности за нарушение правил дорожного движения / С.Б. Кудрявич // Новизна. Эксперимент. Традиции (Н.Экс.Т). – 2022. – Т. 8. – № 2 (18). – С. 34-42.