

УДК 347

ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ: ОГРАНИЧИТЬ НЕЛЬЗЯ ЗАПРЕТИТЬ

© Степанова Я.Д., Паулова Е.О.

*Самарский национальный исследовательский университет
имени академика С.П. Королева, г. Самара, Российская Федерация*

e-mail: yana09.2004@icloud.com

В настоящее время использование электротранспорта стало популярной заменой передвижению на общественном транспорте. Однако до осени 2022 года в законодательстве Российской Федерации существовали пробелы в области регулирования отношений, связанных с использованием электротранспорта. Пользователи средств данного вида не были осведомлены о правилах дорожного движения, следствием чего являлись многочисленные дорожно-транспортные происшествия.

В Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» были внесены изменения от 6 октября 2022 г [1], касающиеся правового статуса электросамокатов. Электросамокаты теперь стоит относить к средствам индивидуальной мобильности (далее – СИМ) – это транспортное средство, имеющее одно или несколько колес (роликов), предназначенное для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя (двигателей) (электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства). Определение вносится в ряд пунктов ПДД и выделяет лицо, управляющее электротранспортом в качестве участника движения [1]. До принятия новой редакции владельцев электросамокатов приравнивали к пешеходам, так как в п. 1.2 ПДД раскрывалось понятие «пешеход» и уточнялось, что к нему относятся лица, использующие для передвижения самокаты. Так, в Апелляционном определении Московского городского суда от 6 февраля 2020 г. по делу № 33-4787/2020 [6] «О взыскании утраченного заработка, компенсации морального вреда» говорится об обстоятельствах ДТП, в котором пострадал пешеход, передвигающийся на электросамокате. При совершении выезда с подземной парковки водитель автомобиля не уступил дорогу ехавшему на электросамокате по тротуару гражданину. Вследствие чего, тот получил травмы средней тяжести.

В редакции от 6.10.2022 в Постановлении Правительства РФ «О правилах дорожного движения» были решены некоторые проблемные вопросы, возникшие с появлением и частым использованием СИМ. К ним относятся: определение правового статуса транспорта, скоростного лимита, ответственности за нарушение ПДД, а также выявление особенностей участия в дорожном движении [2]. Помимо этого, отсутствует решение таких вопросов, как, например, регистрация транспортного средства или фото/видеофиксация, которая может помочь сотрудникам ГИБДД в администрировании участия СИМ в дорожном движении. Вследствие данных нерешенных пунктов повышается уровень аварийности с участием электротранспорта.

В результате ДТП лицо, управляющее СИМ в нетрезвом виде, может быть привлечено не только к административной, но и впоследствии к уголовной ответственности.

Так по решению Верховного Суда России, вынесенного 30 марта 2022 года, житель г. Тюмени был признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ – управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии алкогольного опьянения, подвергнутым административному наказанию или имеющему судимость. Также установлено, что в декабре 2020 года лицо привлекалось к административной ответственности согласно ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ. Привлечение лиц к

уголовной ответственности в соответствии со ст. 264 и 261 УК РФ являются законной и обоснованной практикой [4].

По данным о дорожно-транспортных происшествиях с участием лиц, использующих СИМ, за 9 месяцев 2022 года было выявлено 838 аварийных случаев с участием персональных средств передвижения малой мощности. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года данные показатели аварийности увеличились в 2 раза [3]. Одной из причин такого уровня аварийности может являться неосведомленность граждан о правилах дорожного движения для средств индивидуальной мобильности. Поэтому помимо изучения нормативно-правовой базы по вопросу регулирования дорожного движения для электротранспорта, рассмотрении судебной практики и статистики ДТП, исследование по данной теме заключается в анализе отношения граждан к СИМ (в частности, к электросамокатам), а также их осведомленности о правилах дорожного движения электротранспорта.

В ходе проведенного нами социологического опроса респондентам было предложено выразить свою точку зрения, касаясь достоинств и недостатков электросамоката, а также ответить на вопрос: знаете ли вы правила дорожного движения для электросамокатов? На диаграмме видно, что большинство респондентов не осведомлены о правилах дорожного движения для средств индивидуальной мобильности (см. рис.).

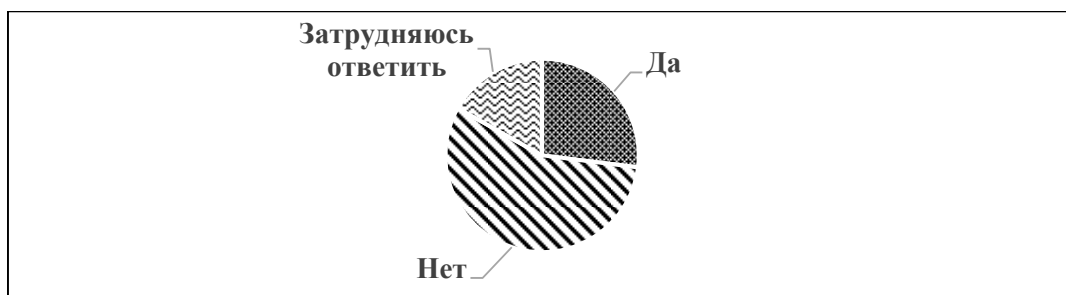


Рисунок – Социологический опрос по поводу достоинств и недостатков электросамокатов

Таким образом, можно сказать, что даже в результате установления государством правового статуса электросамокатов, граждане не знают о введенных изменениях в правовой базе. Помимо правового регулирования необходимо также развивать инфраструктуру для СИМ и улучшать систему администрирования дорожного движения с участием электротранспорта. Для того, чтобы достичь высокого уровня безопасности дорожного движения и движения пешеходов, государству необходимо рассмотреть все возможные аспекты эксплуатации средств индивидуальной мобильности.

Библиографический список

1. О Правилах дорожного движения: Постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 №1090 (ред. от 24.10.2022).
2. 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: постановление Правительства РФ от 06.10.2022 №1769.
3. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2022 года. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России». 2022. 40 с.
4. Апелляционное определение Московского городского суда от 06.02.2020 по делу № 33-4787/2020. URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=SOCN&n=1260948#eiHj1fT1KiQVZcJT>.