

Хасанов Тимур Ивановичадъюнкт
Академия управления МВД России
Москва, Россия**ОПАСНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ
КАК УГРОЗА ЖИЗНИ И ЗДОРОВЬЯ ГРАЖДАН****Аннотация**

Анализируются показатели аварийности с участием средств индивидуальной мобильности. Акцентируется внимание на концентрации аварийности с участием средств индивидуальной мобильности в местах передвижения пешеходов. Делается вывод о возрастании угрозы жизни и здоровья граждан и необходимости уголовного-правового и криминологического предупреждения правонарушений с участием средств индивидуальной мобильности.

Ключевые слова:

средства индивидуальной мобильности, аварийность, безопасность дорожного движения, кикшеринг

Охрана жизни и здоровья граждан, в том числе в сфере дорожного движения – одна из основных задач государства в лице уполномоченных органов и должностных лиц. Ее реализация способствует стабильному социально-экономическому, демографическому росту страны. Постоянное увеличение количества автотранспортных средств, а также появление новых, «альтернативных» средств передвижения граждан, определяет необходимость в трансформации и адаптации комплекса мер, направленных на предупреждение дорожно-транспортных происшествий в целом.

Так, постановлением Правительства РФ от 06.10.2022 № 1769 [1] с 1 марта 2023 года в Правила дорожного движения РФ (далее по тексту – ПДД РФ) [2] были внесены изменения в части закрепления административно-правового статуса средств индивидуальной мобильности, правил передвижения на указанных средствах. Законодатель признал средства индивидуальной мобильности транспортными средствами, которые используются для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя, отнеся к таковым электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сегвеи, моноколеса и иные аналогичные средства.

Однако введение правил передвижения на средствах индивидуальной мобильности, судя по официальным статистическим данным, не способствовало в полной мере реализации задачи по снижению числа погибших и раненых в результате дорожно – транспортных происшествий с их участием. Так, согласно данным,

представленным Научным центром безопасности дорожного движения МВД России [3], в 2019 году было зарегистрировано всего 142 дорожно-транспортных происшествия с участием средств индивидуальной мобильности, в которых 147 человек ранено и 7 погибло, а по итогам 2023 года на территории РФ зарегистрировано 3100 дорожно-транспортных происшествий с участием средств индивидуальной мобильности, в которых 3177 человек ранено и 43 погибло. Рост показателей аварийности прослеживается во всех ключевых позициях более чем на 84 %. Отдельно стоит отметить аналогичные статистические данные по итогам 6 месяцев 2024 года. За указанный период зарегистрировано 1891 дорожно-транспортное происшествие, в которых 1972 человека ранено и 21 погибло. Представленные данные прямо указывают на то, что введенные с 1 марта 2023 поправки в ПДД РФ демонстрируют низкую эффективность в сфере предупреждения аварийности с участием средств индивидуальной мобильности. Динамика роста показателей аварийности с участием средств индивидуальной мобильности продолжается по настоящее время. Безусловно, на это влияет комплекс факторов – готовность и адаптация улично-дорожной сети к появлению средств индивидуальной мобильности, уровень правовой культуры и правосознания граждан, которые передвигаются на средствах индивидуальной мобильности, а также «проработанность» мер ответственности – административной, уголовной для лиц, виновных в совершении дорожно-транспортных происшествий с участием средств индивидуальной мобильности.

Используя в названии статьи формулировку «опасное использование» средств индивидуальной мобильности, отметим, что определения такого термина нормы отечественного законодательства не содержат. Есть лишь положения, которые обязывают лицо, управляющее средством индивидуальной мобильности, «спешиться» или снизить скорость, если его передвижение подвергает опасности пешеходов. В данном случае нам видится целесообразным проведение «параллели» с недавно закрепленным в ПДД РФ термином «опасное вождение». Реальная дорожная обстановка, которая характеризуется зачастую явным пренебрежением отдельными участниками дорожного движения ПДД РФ, чувством безнаказанности и вседозволенности обусловила, на наш взгляд, формирование достаточно прогрессивной и необходимой меры в части закрепления ответственности за «опасное вождение». На наш взгляд, перспективным шагом будет являться разработка критериев «опасного использования» средств индивидуальной мобильности – в

зависимости, например, от времени суток, объекта улично-дорожной сети, скорости передвижения лица, использующего средство индивидуальной мобильности.

Кроме того, считаем необходимым обратиться к статистическим данным, представленным Научным центром безопасности дорожного движения МВД России в части распределения всей совокупности дорожно-транспортных происшествий с участием средств индивидуальной мобильности в зависимости от объекта уличной дорожной сети, где оно было зарегистрировано. Так, по итогам 2021 года 43 % из всех зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий с участием средств индивидуальной мобильности произошло в местах пересечения проезжих частей (выезд с прилегающей территории, нерегулируемые перекрестки равнозначных и неравнозначных улиц, регулируемые перекрестки) и лишь 5 % на тротуарах и пешеходных дорожках. В 2022 году наиболее аварийными также были признаны места пересечения проезжих частей – 47 % из всей совокупности дорожно-транспортных происшествий с участием средств индивидуальной мобильности и только 4 % на тротуарах и пешеходных дорожках.

По итогам 2023 года произошли значительные изменения в части распределения мест, где наиболее часто происходят дорожно-транспортные происшествия с участием средств индивидуальной мобильности. В местах пересечения проезжих частей зарегистрировано всего 32,8 % дорожно-транспортных происшествий, однако 26,1 % зарегистрировано на таких объектах улично-дорожной сети, как тротуары, пешеходные зоны, пешеходные дорожки. Итоги 6 месяцев 2024 года демонстрируют еще большую степень концентрации дорожно-транспортных происшествий с участием средств индивидуальной мобильности на тротуарах, пешеходных зонах и пешеходных дорожках – 40 %, тогда как в местах пересечения проезжих частей зарегистрировано всего лишь 25,2 % таких дорожно-транспортных происшествий.

Анализируя представленные данные, необходимо отметить следующее. Концентрация дорожно-транспортных происшествий с участием средств индивидуальной мобильности в местах пересечения проезжих частей за период с 2021 по настоящее время постепенно снижается, с максимального значения 47 % в 2022 году, до 25,2 % по итогам 6 месяцев 2024 года, однако прослеживается крайне негативная тенденция увеличения концентрации рассматриваемого вида дорожно-транспортных происшествий на тротуарах, пешеходных дорожках и пешеходных

зонах. Если в 2021 – 2022 году данный показатель составлял не более 5 %, то по итогам 6 месяцев 2024 года зафиксировано 40 % таких случаев.

В заключении отметим следующее. Безусловно, пешеходы как участники дорожного движения – наиболее уязвимая категория в части угрозы причинения вреда их жизни и здоровью в результате дорожно- транспортных происшествий. В этой связи устойчивая тенденция увеличения числа погибших и раненых в результате дорожно- транспортных происшествий с участием средств индивидуальной мобильности, а также тенденция увеличения концентрации таких дорожно- транспортных происшествий на тротуарах, пешеходных дорожках и пешеходных зонах тесно взаимосвязаны, имеют прямую корреляционную связь. Подобная ситуация обуславливает необходимость применения законодателем к виновным мер не только административного, но и уголовного законодательства, поскольку вероятность получения травм, влекущих причинение тяжкого вреда здоровью или смерти в результате столкновения пешехода и лица, управляющего средством индивидуальной мобильности гораздо выше применительно к обоим участникам дорожного движения. Концентрация же аварийности с участием средств индивидуальной мобильности в местах пересечения проезжих частей в первую очередь предполагает высокие риски для жизни и здоровья лишь лица, управляющего средством индивидуальной мобильности, поскольку водитель автомобиля физически защищен в значительной степени. В этом случае уместно вести речь лишь о механических повреждениях транспортного средства.

Полагаем, что введенные с 1 марта 2023 года поправки в ПДД РФ фактически «переместили» средства индивидуальной мобильности с проезжих частей на пешеходные, велосипедные зоны и иные объекты улично-дорожной сети, где передвигаются преимущественно пешеходы. Движение по проезжей части средств индивидуальной мобильности стало больше «исключением» из правил. Сложилась ситуация, при которой риск жизни и здоровью пешеходов резко возрос, но фактически он и не уменьшился у лиц, управляющих средствами индивидуальной мобильности. И подобное положение дел, по нашему мнению, будет усугубляться по причине роста популярности использования средств индивидуальной мобильности. Так, к примеру, проводимое независимым изданием о городской мобильности, шеринговых видах транспорта и транспорте будущего в России и мире «Трушеринг» [4] исследование показало, что по итогам 2021 года на территории РФ парк кикшеринга составлял 100-

120 тысяч самокатов, по итогам 2022 года их число составляло 192 тысячи, а в 2023 году самокатов, предоставляемых в кикшеринг насчитывалось уже 332, 4 тысячи устройств. По оценкам экспертов, проводивших исследование, к 2026 году парк кикшеринга составит уже более 510 тысяч самокатов. При этом представленные данные касаются лишь парка компаний, которые предоставляют услуги по аренде электросамокатов, но нельзя не учитывать и долю средств индивидуальной мобильности, которые приобретаются гражданами в личное пользование.

«Трансформация» транспортной инфраструктуры в части популяризации средств, предназначенных для индивидуального передвижения граждан представляет собой непосредственную угрозу жизни и здоровья участникам дорожного движения. Полагаем, что принятых законодателем мер административно-правового регулирования в части использования средств индивидуальной мобильности будет недостаточно для реализации задачи по обеспечению безопасности дорожного движения, в связи с чем необходима разработка мер по предупреждению дорожно-транспортных происшествий не только административными, но и уголовно-правовыми, криминологическими мерами.

Список использованных источников

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 06.10.2022 № 1769 «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» // Доступ из справочно – правовой системы «Консультант Плюс» (дата обращения: 12.09.2024).

2. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 19.04.2024) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») Доступ из справочно – правовой системы «Консультант Плюс» (дата обращения: 01.09.2024).

3. Обзор дорожно-транспортной аварийности в Российской Федерации за период с 2019 по 2023 год. Официальные данные, представленные на сайте Научного центра безопасности дорожного движения МВД России. URL: <https://media.mvd.ru/files/embed/5767457> (дата обращения 01.09.2024).

4. Исследование рынка кикшеринга в России по итогам 2021-2023 года: исследовательское бюро «Трушеринг». URL: <https://truesharing.ru> (дата обращения 01.09.2024).