

Юрий Валерьевич Шилов

Профессор кафедры публичного права Пермского института ФСИН России, кандидат юридических наук, доцент
E-mail: shilov_yura_1968@mail.ru

Административно-правовое обеспечение транспортной безопасности через призму использования средств индивидуальной мобильности

Аннотация. Актуальность темы обусловлена важностью правового обеспечения транспортной безопасности посредством анализа противоречивых моментов в регулировании использования средств индивидуальной мобильности. Предметом исследования выступили теоретико-правовые проблемы обеспечения транспортной безопасности в условиях городской инфраструктуры. Цель работы – критический анализ существующих подходов к правовому обеспечению и организации транспортной среды, обозначению перспектив развития общественных отношений в данной сфере. Использованы как теоретические – анализ, дедукция, аналогия, конкретизация, так и практические – наблюдение, сравнение, описание – методы исследования. Научная новизна состоит в расширении спектра исследуемых проблем, пересмотре отдельных положений законодательства с учетом выявленных противоречий, что, в конечном счете, окажет положительный эффект на правоприменительную практику и снижение травматизма.

Ключевые слова: транспортная безопасность, средства индивидуальной мобильности, микромобильность, административная ответственность.

Yuri Valerievich Shilov

Professor of the Department of Public Law,
Perm Institute of the Federal Penitentiary Service of Russia,
Candidate of Legal sciences, Docent

Viewing Administrative and Legal Support for Transport Security via the Prism of Applying Personal Mobility Devices

Annotation. The relevance of the present paper stems from the importance of legally supporting transport safety through the analysis of controversial issues in regulating the use of personal mobility devices. The author focuses on the theoretical and legal issues of ensuring transport safety in urban infrastructure. The work is aimed to critically analyze the current approaches to legal support and organization of the transport environment and to identify prospects for the development of social relations in this area. The author applies both, theoretical (analysis, deduction, analogy, and specification) and practical (observation, comparison, and description), research methods. The scientific novelty lies in expanding the range of issues under study and revising individual legislative provisions, taking into account the identified contradictions. This will ultimately have a positive effect on law enforcement practices and reduce the incidence of injuries.

Keywords: transport safety, personal mobility devices, micromobility, administrative liability.

Современное общество столкнулось с проблемой кардинального изменения ситуации в транспортной сфере. Кроме трансформации общественного и личного транспорта, в повседневную реальность постепенно входят различные средства индивидуальной мобильности (далее – СИМ), в связи с чем возникает необходимость корректировки всей транспортной инфраструктуры, включая внесение изменений в нормативные правовые акты. Справедливо подчеркивается, что наличие правонарушений

снижает уровень жизнеспособности государства, вызывает сомнение в его способности защитить общество и права граждан от противоправных деяний [1, с. 23].

Портативные персональные технические инновации для одних стали полезным устройством, с помощью которого без проблем можно добраться из одной точки в другую, минуя заторы на дорогах, а для других — настоящим кошмаром, заставляющим постоянно находиться в напряжении, подвергаться риску физического контакта с мчащимся на большой скорости тяжелым «снарядом», будь то электросамокат, моноколесо или что-либо другое. В таких условиях становится затруднительным контролировать дорожную обстановку, прежде всего, тем, кто в силу преклонного или малолетнего возраста не может быстро отреагировать на ее изменение.

СИМ могут представлять опасность для окружающих, особенно в условиях отсутствия надлежащего нормативного правового и технического регулирования их использования, бесконтрольного оборота и эксплуатации, что с каждым годом все более отчетливо подтверждается сведениями о состоянии дорожно-транспортной аварийности [2, с. 12].

Сегодня наряду с фабрично изготовленными моделями СИМ среди молодежной аудитории получило распространение самостоятельное изготовление электросамокатов, как правило, путем переделки из обычного самоката. На просторах Интернета можно найти большое количество обучающих роликов и статей поданной тематике, тем более, что прямого запрета на изготовление электросамоката или его сертификации в действующих нормативных документах нет. Для этого не требуется особых усилий и значительных финансовых вложений. Достаточно определенными манипуляциями вместо обычной вилки установить расширенную, поместить туда специальное мотор-колесо, закрепить контроллер, ручку газа и приспособить аккумуляторную батарею. Таким образом, можно получить персональное транспортное средство, удовлетворяющее всем индивидуальным особенностям и запросам владельца.

При этом надо понимать, что качество изготовления подобных агрегатов, как правило, находится на достаточно низком уровне и в процессе эксплуатации возможно элементарное расшатывание конструкции, откручивание болтов крепления, выпадение отдельных деталей и иные сопутствующие проблемы. Кроме того, поскольку самодельные СИМ должны встраиваться в имеющиеся границы установленных для них требований, для передвижения на них, например, по тротуарам, их вес не должен превышать 35 кг, а максимальная скорость передвижения не должна быть выше 25 км/ч. При этом, если мощность такого средства превышает 250 Вт, то они уже квалифицируются как мопеды, для управления которыми необходимо получить права категории «М», иметь защитный шлем и соблюдать иные требования.

Активное включение в жизнь новых моделей индивидуальной транспортной мобильности, безусловно, определенным образом сказывается на снижении нагрузки на дорожные сети, т. к. многие предпочитают отказаться от личного автотранспорта и воспользоваться СИМ для того, чтобы, например, добраться до работы или учебы. В то же время это создает ряд социальных проблем, неудобств для других людей и потенциальных угроз.

Выходя из дома, будучи еще в пределах зоны внутридомового пространства, граждане нередко уже вынуждены принимать во внимание потенциальную опасность, связанную с возможностью пострадать от действий наиболее активных пользователей средств микромобильности. И чем ближе человек приближается к проезжей части, тем больше вероятность того, что кто-то из лиц, управляющих СИМ, не предпримет попытку выехать на тротуар или, ускорившись, проскочить на другую сторону улицы по пешеходному переходу, маневрируя среди пешеходов.

Обозначенные аспекты напрямую связаны с достижением транспортной безопасности, выступающей составной частью единой национальной безопасности. Согласимся, что дорожное движение как динамическая система представляет собой объединение находящихся в постоянном взаимодействии трех основных компонентов, в качестве которых выступают участники дорожного движения, транспортные средства и различные элементы дорожной инфраструктуры, причем главной характеристикой этого сложного процесса является его безопасность [3, с. 11].

Резкое увеличение количества средств микромобильности, которыми пользуется население, включая огромную армию курьеров, заполонивших проезжую часть и тротуары

в крупных городах, вынуждает специалистов искать эффективные пути упорядочения данных правоотношений. Личные и шеринговые электросамокаты при их неумелом использовании или агрессивной езде с нарушением всех допустимых мер безопасности способны причинить серьезный вред здоровью, физические страдания, нанести травмы, вплоть до смертельного исхода, о чем свидетельствует статистика в масштабах страны. В крупных городах использование новых видов транспорта становится массовым, а отсутствие внятных норм по регулированию их движения приводит к травмам среди пешеходов и водителей [4, с. 37].

В 2023 г. постановлением Правительства РФ в Правилах дорожного движения (далее – ПДД) был легально закреплен термин «средство индивидуальной мобильности», включивший в себя электросамокаты, гироскутеры, сигвеи, электроскейтборды, моноколеса и иные схожие по характеристикам средства передвижения. Одновременно с этим были предприняты попытки ввести для лиц, управляющих данными средствами, определенные запреты и ограничения для стабилизации ситуации на дорогах посредством создания правовой основы взаимодействия с указанными участниками дорожного движения. Безусловно, сама корректировка термина «транспортное средство», к которым стали относиться СИМ, их категорирование в зависимости от мощности, введение ограничений по скорости и местам передвижения, определение возрастных критериев и иные нововведения сыграли положительную роль, но по прошествии времени требуют уточнения и расширения области правового регулирования.

Вместе с тем, если обратиться к анализу примечания к ст. 12.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, то можно заметить существенную разницу, поскольку все статьи главы 12 Кодекса распространяют свое действие на автомототранспортные средства с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания более 50 см³ или максимальной мощностью электродвигателя более 4 кВт и максимальной конструктивной скоростью более 50 км/ч, а также прицепы к ним. Как видно, СИМ в данную категорию не включены, а, следовательно, к ним могут быть применены лишь те составы, которые прямо указывают на иных участников дорожного движения помимо водителей транспортного средства. Так, в ч. 2 ст. 12.29 КоАП РФ используется термин «лицо, управляющее велосипедом, либо возчик или другое лицо, непосредственно участвующее в процессе дорожного движения», что отличает правовой статус этой категории лиц от всех иных водителей транспортных средств.

Также можно обратить внимание на ч. 3 ст. 12.29 КоАП РФ, охватывающую своим действием случаи, связанные с нахождением лиц указанной категории в состоянии опьянения. Отличающиеся в разы размеры штрафных санкций, назначаемых данной категории правонарушителей, также ставят их в привилегированное положение по отношению к другим, например, управляющим мопедами. Как представляется, минимальный размер административного штрафа в КоАП РФ для пользователей СИМ должен составлять 5 тыс. рублей, а в случае причинения вреда здоровью человека вследствие нарушения ПДД – не менее 15 тыс. рублей.

Одним из вариантов решения некоторых из обозначенных проблем могла бы стать обязательная сертификация продаваемых средств микромобильности на предмет соответствия требованиям обязательной установки качественных световых приборов, специальных озвучек движения СИМ по типу трещоток (кассет) на втулках колес, звукового сигнала (звонка) и иных способов привлечения внимания пешеходов к движущимся транспортным средствам. И несмотря на то, что при движении по тротуарам водителям СИМ не разрешается сигналить и просить уступить им дорогу, в ряде случаев звуковой сигнал способен привлечь внимание и предотвратить совершение наезда на пешехода. Аналогичные требования могут быть сформулированы в качестве обязательных и для лиц, изготовивших подобные СИМ кустарным способом.

Сегодня все активнее обсуждается предложение о необходимости введения требований об обязательном получении прав на управление электросамокатами и отнесении всех пользователей СИМ к категории «участники дорожного движения». Инициатива полезная, но трудно реализуемая, поскольку требует серьезного финансирования и технического сопровождения. В сочетании с высокими нагрузками на действующих сотрудников госавтоинспекции задача сегодня выглядит недостижимой, но

при ее комплексном и плановом решении в перспективе можно получить действенный механизм контроля за пользователями СИМ.

Способствовать решению проблем упорядочения отношений с участием микромобильных средств будут и предлагаемые инициативы по более прозрачной процедуре идентификации и сертификации СИМ, особенно используемых в кикшеринговых компаниях. Обязательная установка номеров позволит установить пользователя и привлечь его к ответственности в случае совершения того или иного правонарушения, а значит, снизить общий уровень аварийности и травматизма.

Как представляется, в складывающихся условиях необходимо обратить более пристальное внимание на институт административного принуждения, включающий в себя достаточно разнообразные правовые средства, грамотное использование которых позволит сократить количество ДТП с участием СИМ и постепенно сформировать понятный механизм государственного регулирования в транспортной сфере. Не случайно отмечается, что в обеспечении различных видов национальной безопасности (государственной, общественной, экономической, экологической и др.) важную роль играет административное принуждение, регулирующее широкий круг общественных отношений, которые затрагивают интересы личности, общества и государства [5, с. 60].

При этом большое значение, безусловно, имеют меры разрешительного характера. В самом общем виде разрешительная деятельность представляет собой совокупность регулируемых административным правом общественных отношений, связанных с выдачей уполномоченными государственными органами официальных разрешений юридическим и физическим лицам на осуществление видов деятельности или на использование материалов и объектов, создающих повышенные угрозы безопасности личности, общества и государства и требующих в связи с этим постоянного контроля со стороны государства [6, с. 6].

Вполне понятно, что одним из важных аспектов в рамках исследуемой проблематики является разведение транспортных потоков пешеходов, водителей транспортных средств и лиц, передвигающихся на СИМ. Отсутствие необходимой велоинфраструктуры, т. е. недоступность среды для безопасного передвижения владельцев СИМ в условиях городской застройки и транспортной сети вынуждает их прибегать к любым доступным по ходу движения возможностям лавирования в транспортных потоках. Правильная интеграция выделенных для передвижения на различных СИМ дорожек в городское пространство, их доступность для ежедневного использования значительно упростят вопросы правового регулирования и понизят градус социальной напряженности.

Еще одним решением для снижения риска происшествий с участием СИМ видится плановая работа по включению в городскую среду «медленных зон», не позволяющих пользователям прокатных гаджетов в парках, скверах, на пешеходных улицах, иных территориях и объектах превышать определенно установленную максимальную скорость передвижения. Вместе с тем следует констатировать, что подобные меры пока не реализованы в отношении пользователей личных средств микромобильности, которые как раз и являются наиболее частыми нарушителями скоростного режима и других норм. Сегодня не представляется возможной установка на каждое частное средство передвижения специального трекера, позволяющего в автоматическом режиме снижать скорость передвижения при въезде на определенную территорию, поэтому единственным адекватным вариантом пока является агитационно-воспитательная работа с пользователями СИМ.

Важной и полезной в связи с этим выглядит инициатива размещения в наиболее востребованных местах информационных стендов и баннеров, содержащих необходимые сведения относительно правил управления СИМ и конкретные рекомендации их пользователям, включая правила безопасного передвижения по тротуарам и дорожно-транспортной сети. Требуется также провести системный анализ на предмет размещения в определенных местах новых специальных дорожных знаков и табличек, запрещающих или ограничивающих использование индивидуальных средств мобильности.

В настоящее время Министерство транспорта РФ разработало ряд нововведений в части обеспечения прозрачности всех процессов, начиная с категорирования СИМ, внедрения единого государственного реестра подобных средств микромобильности и

заканчивая их обязательной регистрацией с получением соответствующего номерного знака и созданием в структуре Министерства специализированного подразделения, отвечающего за работу в этой сфере.

Сегодня ведущему транспортному вузу страны – Российскому транспортному университету предлагается создать базовую кафедру «транспортной безопасности» и определить перечень соответствующих научных исследований [7, с. 8]. Представляется верным в рамках выдвинутых инициатив предусмотреть самостоятельное научное исследование в сфере использования средствами микромобильности. Согласимся, что обеспечение транспортной безопасности является краеугольным камнем для дальнейшего развития транспортной отрасли [8, с. 7].

В заключение отметим, что эти и ряд других полезных нововведений будут способствовать корректировке происходящих в транспортной сфере процессов, обеспечению порядка и правового воздействия на правонарушителей, достижению более высокого уровня идентификации пользователей СИМ и в целом повышению общего уровня безопасности на дорогах. При всех своих минусах, связанных с очередным посещением портала государственных услуг, дополнительной верификацией личности, новыми рисками утечки персональных данных или расходами государства на содержание дополнительного штата чиновников и пр., такой подход сегодня выглядит наиболее приемлемым и отвечает задачам по упорядочению соответствующих проблем в транспортной сфере.

Пристатейный библиографический список

1. Шергин А. П. Дорожная деликтология // Безопасность дорожного движения. 2024. № 2. С. 23–26.
2. Митрошин Д. В., Баканов К. С., Исаев М. М. Перспективы правового и технического регулирования использования средств индивидуальной мобильности // Безопасность дорожного движения. 2024. № 1. С. 11–30.
3. Якимов А. Ю. Размышления о нормативно-правовой основе деятельности, связанной с дорожным движением // Административное право и процесс. 2021. № 2. С. 10–19.
4. Брунер Р.А. Проблемные вопросы юридической ответственности новых участников дорожного движения // Административное право и процесс. 2022. № 5. С. 34–37.
5. Зайкова С. Н. Субъектный состав обеспечения транспортной безопасности: административно-правовой аспект // Административное право и процесс. 2022. № 5. С. 55–59.
6. Корякин В. М., Мелконян Д. А. Основные формы разрешительной деятельности в сфере обеспечения транспортной безопасности // Транспортное право. 2024. № 1. С. 5–8.
7. Скрынник А. М. О мерах по обеспечению транспортной безопасности акватории морских портов, расположенных на речных участках: анализ нормативных правовых актов // Транспортное право. 2023. № 2. С. 2–8.
8. Бажина М. А. Правовое обеспечение транспортной безопасности в условиях цифровизации // Транспортное право. 2023. № 1. С. 6–9.

References

1. SHergin A. P. Dorozhnaya deliktologiya // Bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya [Road Tort Law // Road Traffic Safety]. 2024. No. 2. Pp. 23–26.
2. Mitroshin D. V., Bakanov K. S., Isaev M. M. Perspektivy pravovogo i tekhnicheskogo regulirovaniya ispol'zovaniya sredstv individual'noj mobil'nosti // Bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya [Prospects for Legal and Technical Regulation of the Use of Personal Mobility Vehicles // Road Traffic Safety]. 2024. No. 1. Pp. 11–30.
3. YAkimov A. YU. Razmyshleniya o normativno-pravovoij osnove deyatel'nosti, svyazannoj s dorozhnym dvizheniem // Administrativnoe pravo i process [Reflections on the Regulatory Framework for Activities Related to Road Traffic // Administrative Law and Process]. 2021. No. 2. Pp. 10–19.

4. Bruner R. A. Problemye voprosy yuridicheskoy otvetstvennosti novyh uchastnikov dorozhnogo dvizheniya // Administrativnoe pravo i process [Problematic Issues of Legal Liability of New Road Users // Administrative Law and Process]. 2022. No. 5. Pp. 34–37.

5. Zajkova S. N. Sub"ektnyj sostav obespecheniya transportnoj bezopasnosti: administrativno-pravovoj aspekt // Administrativnoe pravo i process [Subjective Composition of Ensuring Transport Security: Administrative-Legal Aspect // Administrative Law and Process]. 2022. No. 5. Pp. 55–59.

6. Koryakin V. M., Melkonyan D. A. Osnovnye formy razreshitel'noj deyatel'nosti v sfere obespecheniya transportnoj bezopasnosti // Transportnoe pravo [Main Forms of Permitting Activities in the Sphere of Ensuring Transport Security // Transport Law]. 2024. No. 1. Pp. 5–8.

7. Skrynnik A. M. O merah po obespecheniyu transportnoj bezopasnosti akvatorii morskikh portov, raspolozhennyh na rechnyh uchastkah: analiz normativnyh pravovyh aktov // Transportnoe pravo [On Measures to Ensure Transport Security of the Water Areas of Seaports Located on River Sections: Analysis of Regulatory Legal Acts // Transport Law]. 2023. No. 2. Pp. 2–8.

8. Bazhina M. A. Pravovoe obespechenie transportnoj bezopasnosti v usloviyah cifrovizacii // Transportnoe pravo [Legal Support of Transport Security in the Context of Digitalization // Transport Law]. 2023. No. 1. Pp. 6–9.