

Административная ответственность лиц, передвигающихся на средствах индивидуальной мобильности

Маркосян Анастасия Рубеновна, Северо-Западный институт управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации; юридический факультет (Санкт-Петербург, Российская Федерация)
студент 2-го курса магистратуры; e-mail: amarkosyan-17-01@edu.ranepa.ru.

Научный руководитель:

Соловьева Анна Константиновна, Северо-Западный институт управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации; кафедра конституционного и административного права (Санкт-Петербург, Российская Федерация)
*заведующая кафедрой, кандидат юридических наук, доцент;
e-mail: soloveva-ak@ranepa.ru.*

Аннотация

В статье рассмотрены проблемы правового регулирования и привлечения к административной ответственности лиц, передвигающихся на средствах индивидуальной мобильности (СИМ). Исследовано понятие СИМ и его характеристики применительно к изменениям в Правилах дорожного движения, которые вступили в силу весной 2023 г. Выявлены отличия СИМ от других видов транспортных средств. Определен правовой статус лица, использующего СИМ, как участника дорожного движения, его права и обязанности. Исследована судебная практика по применению ст. 12.8 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (КоАП РФ) в отношении лиц, использующих СИМ. Сделаны предложения по совершенствованию норм Правил дорожного движения и КоАП РФ в части административной ответственности лиц, использующих СИМ, в том числе при их передвижении в состоянии опьянения.

Ключевые слова: средство индивидуальной мобильности, административное правонарушение, электросамокаты, административная ответственность, участники дорожного движения, пешеход, правила дорожного движения, управление транспортным средством в состоянии опьянения.

Administrative Responsibility of Persons Traveling by Means of Individual Mobility

Anastasia R. Markosyan, North-Western Institute of Management, Russian Academy of National Economy and Public Administration under the President of the Russian Federation; Faculty of Law (Saint Petersburg, Russian Federation)
MA student; e-mail: amarkosyan-17-01@edu.ranepa.ru.

Academic Supervisor:

Anna K. Soloveva, North-Western Institute of Management, Russian Academy of National Economy and Public Administration under the President of the Russian Federation; Department of Constitutional and Administrative Law
*Head of the Department, PhD in Jurisprudence, Associate Professor;
e-mail: soloveva-ak@ranepa.ru.*

Abstract

The article considers the problems of legal regulation and bringing to administrative responsibility of persons traveling by means of individual mobility (MIM). The author analyses the concept of MIM and its characteristics in relation to the amendments to the Road Traffic Rules, which came into force in the spring of 2023. The features of SIM distinguishing them from other types of vehicles are revealed. The author identifies the legal status of a MIM user as a participant of road traffic, as well as his/her rights and obligations. The paper looks at the judicial practice on application of Article 12.8 of the Code of the Russian Federation on Administrative Offenses (CAO RF) in relation to MIM users. The author puts forward the suggestions concerning the improvement of the norms of the Rules of the Road Traffic and CAO RF in terms of administrative responsibility of MIM, including those in a state of intoxication.

Keywords: means of individual mobility, administrative offense, electric scooters, administrative responsibility, road users, pedestrian, traffic rules, driving a vehicle while intoxicated.

Административная ответственность является действенным инструментом обеспечения безопасности в сфере дорожного движения. Административная ответственность — сложный комплексный институт административного права. Традиционно ее рассматривают как «меру государственного принуждения, применяемую государственными органами, должностными лицами к лицу, совершившему административное правонарушение» [4, с. 235]. С точки зрения теории права и государства, а также теории административного права «административная ответственность представляет собой один из видов публично-правовой ответственности, установленной при совершении проступков (административных правонарушений), влекущих за собой малозначительное, реальное или потенциальное причинение вреда или ущерба правоохраняемым имущественным и нематериальным интересам» [1, с. 23].

В сфере обеспечения безопасности дорожного движения административная ответственность выполняет не только наказательные, но и прежде всего профилактические функции. Эффективность ее применения зависит в том числе от постоянного учета законодателем уровня развития транспортных средств, которые используются гражданами для своего передвижения. Своевременно введенная в законодательство и адекватная содеянному мера административной ответственности может способствовать сокращению количества правонарушений на дорогах. К сожалению, никакие изменения в части СИМ пока не затронули административную ответственность: по-прежнему отсутствуют нормы, которые бы регулировали именно «средства индивидуальной мобильности». Кроме того, на сегодняшний день административное наказание «воспринимается не как мера предупреждения правонарушений, а как цена, которую водители могут заплатить за свои противоправные действия» [3, с. 41].

В этой связи целью настоящей статьи является исследование правовых проблем применения законодательства об административной ответственности за нарушение нового порядка использования средств индивидуальной мобильности и формирование предложений по их разрешению.

Перед жителями современных мегаполисов и небольших городов все чаще стоит вопрос о выборе средства передвижения, на котором было бы безопасно, удобно, быстро и недорого перемещаться. С каждым годом для граждан становятся более доступными новые средства индивидуальной мобильности. Длительное время использование СИМ на дорогах общего пользования не регулировалось никакими нормативными правовыми актами.

В целях устранения данного пробела в законодательстве Российской Федерации Правительство страны внесло изменения в Правила дорожного движения¹ (далее — ПДД), касающиеся электросамокатов, электроскутеров и других устройств с электродвигателем. С 1 марта 2023 г. в соответствии с постановлением Правительства РФ от 6 октября 2022 г. № 1769 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации»² вводится термин «средство индивидуальной мобильности».

Обновленные правила ПДД определяют термин СИМ следующим образом: «Средство индивидуальной мобильности — транспортное средство, имеющее одно или несколько колес (роликов), предназначенное для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя (двигателей)». Практически идентичное понятие у термина «электромобиль», что вводит в заблуждение при классификации транспортных средств (далее — ТС). Так, в соответствии с ПДД, «электромобиль — транспортное средство, приводимое в движение исключительно электрическим двигателем и заряжаемое с помощью внешнего источника электроэнергии».

Правила дорожного движения к средствам индивидуальной мобильности относят: электросамокаты, моноколеса, электроскейтборды, сигвеи, гироскутеры и иные аналогичные средства.

Отдельные разновидности и модели средств индивидуальной мобильности имеют технические характеристики, по формальным признакам соответствующие характеристикам велосипеда с электродвигателем (при электродвигателе номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, не превышающей 0,25 кВт) или мопеда (при электродвигателе номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт), а в ряде случаев — мотоцикла (при электродвигателе номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки, превышающей 4 кВт)³. Такие неопределенные характеристики СИМ «создают условия, при которых в случае участия данных средств передвижения в ДТП невозможно однозначно определить категорию участника дорожного движения» [2, с. 33].

СИМ, согласно ПДД, должен обладать следующими признаками: оборудован тормозной системой, звуковым сигналом, световозвращателями белого цвета спереди, оранжевого или красного цвета с боковых сторон, красного цвета сзади, фарой (фонарем) белого цвета спереди. Таким образом, в соответствии с законодательством СИМ является транспортным средством, в этой связи было бы логично при обнаружении факта передвижения посредством СИМ человека, находящегося в состоянии опьянения, применять к нему санкцию, предусмотренную ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ⁴, которая «влечет наложение

¹ Правила дорожного движения Российской Федерации утверждены постановлением Совета министров — Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090. Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&prevDoc=102167882&backlink=1&nd=102026836> (дата обращения: 13.04.2023).

² Постановление Правительства РФ 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». Официальное опубликование правовых актов. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202210070049> (дата обращения: 13.04.2023).

³ Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2022 г. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. 40 с.

⁴ Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (в ред. от 28.02.2023). Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&prevDoc=102435144&backlink=1&nd=102074277> (дата обращения: 13.04.2023).

административного штрафа в размере 30 тыс. руб. с лишением права управления ТС на срок от полутора до двух лет».

Однако в данном вопросе нет однозначности. В новой редакции ПДД сформулировано усовершенствованное определение понятия «пешеход», исходя из которого следует, что к пешеходам приравниваются «лица, ведущие СИМ». Исходя из ПДД следует различать, когда гражданин выступает как «лицо, использующее для передвижения СИМ» и когда он является «пешеходом, ведущим СИМ», то есть без передвижения. Было бы целесообразно в ПДД более четко определить термины, применяемые в этих ситуациях.

Изменения ПДД установили правила передвижения граждан на СИМ в зависимости от их возраста. Так, движение на СИМ детей в возрасте до 7 лет допускается исключительно в сопровождении взрослых по тротуарам, пешеходным и велопешеходным дорожкам, а также в пределах пешеходных зон. Передвижение на СИМ лиц в возрасте от 7 до 14 лет должно осуществляться только по тротуарам, пешеходным, велосипедным и велопешеходным дорожкам, а также в пределах пешеходных зон. Лица в возрасте от 14 лет должны передвигаться на СИМ по велосипедным, велопешеходным дорожкам, проезжей части велосипедной зоны или полосе для велосипедистов. Также в ряде случаев допускается движение в пешеходной зоне, по тротуару, пешеходной дорожке, по обочине, по правому краю проезжей части дороги. В связи с разрешением передвижения на СИМ детям в возрасте от 7 лет самостоятельно Минтранс предложил ввести в школьную программу соответствующий образовательный модуль, посвященный безопасному передвижению на СИМ⁵.

Установлена максимальная разрешенная скорость для передвижения на СИМ — 25 км/ч (п. 24.6 ПДД). В этой связи возникает вопрос, как лицо, передвигающееся посредством СИМ, должно следить за своей скоростью. Далеко не все моноколеса и иные подобные средства передвижения оснащены спидометром. Для разрешения данного вопроса необходимо оборудовать все СИМ спидометром.

Одновременно нерешенным является и вопрос о том, как сотрудникам Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД Российской Федерации (далее — ГИБДД) контролировать соблюдение скорости СИМ? Более того, в отсутствие государственных регистрационных знаков у СИМ, как у механического транспортного средства, нет возможности автоматической фиксации нарушений ПДД, совершаемых их водителями.

Таким образом, новеллы ПДД не в полной мере разрешают проблему, связанную со средствами индивидуальной мобильности.

Не смог решить проблему технических требований к СИМ и введенный с 1 февраля 2023 г. ГОСТ Р 70514-2022 «Национальный стандарт Российской Федерации. Электрические средства индивидуальной мобильности. Технические требования и методы испытаний»⁶, поскольку он носит исключительно рекомендательный характер, а следовательно, не содержит обязательные требования к СИМ с точки зрения безопасности дорожного движения. Вместе с тем новый участник дорожного движения — лицо, передвигающееся на СИМ, — должен соответствовать Федеральному закону от 09.02.2007

⁵ Минтранс хочет посадить самокатчиков за парты [Электронный ресурс]. Парламентская газета: [сайт]. URL: <https://www.pnp.ru/social/mintrans-khochet-posadit-samokatchikov-za-party.html> (дата обращения: 07.04.2023).

⁶ ГОСТ Р 70514-2022 от 01.02.2023 «Национальный стандарт Российской Федерации. Электрические средства индивидуальной мобильности. Технические требования и методы испытаний». Электронный фонд нормативно-технической и нормативно-правовой информации консорциума «Кодекс». URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200194451> (дата обращения: 14.04.2023).

№ 16-ФЗ «О транспортной безопасности»⁷, который является основополагающим в сфере транспортной безопасности и антитеррористической защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Представляется целесообразным предусмотреть в ПДД обязанность граждан после покупки СИМ регистрировать его в ГИБДД в целях получения свидетельства о его регистрации. Документ мог бы представлять собой пластиковую карточку или иметь цифровую форму и содержать следующие сведения о СИМ: тип, модель, год выпуска, масса СИМ, мощность двигателя, разрешенная максимальная нагрузка, размер колес, максимальная скорость, развиваемая СИМ, внешние световые приборы, материал конструкции, цвет, размер.

Предъявление соответствующего свидетельства на СИМ по требованию сотрудника ГИБДД должно стать обязанностью лица, которое самостоятельно передвигается на СИМ. Передвижение на СИМ, не зарегистрированном в установленном порядке, должно рассматриваться как административное правонарушение, предусмотренное ст. 12.1 КоАП РФ.

В крупных городах России существует множество компаний, которые предоставляют услуги проката электросамокатов и других видов СИМ, увеличивается количество пользователей данных услуг, а значит, и проблем безопасности дорожного движения. Это вызывает повышенную обеспокоенность у представителей общественности и государства.

Пользователи электросамокатов часто стали выезжать на проезжую часть, маневрировать между машинами и другими видами транспортных средств, вследствие чего возросло количество ДТП с СИМ. Так, по данным статистики Научного центра безопасности дорожного движения МВД Российской Федерации, за 2021 г. больше всего ДТП с участием СИМ было совершено при нарушении лицами, использующими СИМ, правил выезда с прилегающей территории (АЗС, дворы, жилые массивы, автостоянки, предприятия и т. д.).

Административная ответственность лиц, использующих СИМ, могла бы стать действенным инструментом безопасности на дорогах.

Особое место здесь занимает проблема административной ответственности за передвижение на СИМ лиц, находящихся в состоянии опьянения. В судебной практике в большинстве случаев указанные лица несли административную ответственность на основании ст. 12.8, 12.26 КоАП РФ. Однако, в соответствии с изменениями ПДД, лицо, использующее для передвижения средство индивидуальной мобильности, должно нести административную ответственность как пешеход или иной участник дорожного движения. В этой связи необходимо внести в КоАП РФ соответствующие поправки в ст. 12.8: предусмотреть ответственность для нового участника дорожного движения (лицо, передвигающееся на СИМ) и установить более строгие санкции за передвижение на СИМ в состоянии опьянения.

Было бы целесообразно также усовершенствовать ч. 2 ст. 12.29 КоАП РФ, в которой необходимо обозначить, кто является «другим лицом, непосредственно участвующим в процессе дорожного движения» и можно ли его направлять на прохождение медицинского освидетельствования на состояние опьянения. В свою очередь, в протоколе о направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения следовало бы указывать сведения о государственных регистрационных знаках СИМ при их наличии.

⁷ Федеральный закон РФ от 09.02.2007 № 16-ФЗ (ред. от 28.02.2023) «О транспортной безопасности». Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&nd=102111823> (дата обращения: 14.04.2023).

До вступления в силу изменений ПДД в части СИМ в данной сфере сложилась разноречивая судебная практика. Так, сотрудник ГИБДД остановил Ш., который управлял электросамокатом⁸ и находился в состоянии опьянения. Гражданин Ш. оспорил законность обвинений инспектора ГИБДД, опираясь на то, что он является пешеходом. Судьей действия Ш. по управлению электрическим самокатом в состоянии опьянения были переквалифицированы с ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ на ч. 3 ст. 12.29 КоАП РФ, которая предусматривает ответственность лиц, управляющих велосипедом, возчиков или других лиц, непосредственно участвующих в процессе дорожного движения. Таким образом, суд посчитал, что лицо, управляющее электросамокатом, — это иной участник дорожного движения. Вместе с тем стоит отметить, гражданин Ш. проходил освидетельствование на состояние опьянения в соответствии с требованиями для водителей транспортных средств.

На сегодняшний день законность применения к Ш. такой меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении, как освидетельствование на состояние алкогольного опьянения, представляется спорной, так как в КоАП РФ отсутствует обязанность прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения для иных участников дорожного движения.

Иной пример: гражданина А. привлекли к административной ответственности по ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ за управление электросамокатом в состоянии алкогольного опьянения. А. не согласился с постановлением и подал жалобу в суд, в которой просил отменить постановление. На судебном заседании А. пояснил, что данный электросамокат является детским и не подлежит государственной регистрации. Следовательно, отсутствует состав правонарушения. Суд решил, что, исходя из технических характеристик электросамоката, принадлежащего А., данное устройство не могло являться транспортным средством, а гражданин А. не являлся водителем транспортного средства и не мог быть субъектом данного правонарушения. Суд отменил постановление мирового судьи по делу об административном правонарушении, предусмотренном ч. 1 ст. 12.8 КоАП и прекратил производство по данному делу⁹.

Размытость административно-правового статуса лиц, перемещающихся на электросамокатах, также наблюдается и в следующей ситуации: гражданина Е. привлекли к административной ответственности за совершение административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ и подвергли административному наказанию в виде административного штрафа с лишением права управления ТС. Основанием привлечения к ответственности гражданина Е. являлось то, что он управлял электросамокатом в нетрезвом состоянии, который в соответствии с характеристикой ТС относится к «мопеду». Инспектор ГИБДД заметил следующие признаки для привлечения к ответственности водителя: запах алкоголя изо рта и нескладную речь. Гражданин Е. отказался проходить медицинское освидетельствование на состояние опьянения, тем самым нарушил п. 2.3.2 ПДД. Гражданин Е. подал жалобу в суд. С доводами гражданина Е. мировой судья не согласился, ссылаясь на то, что вина Е. в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.26 КоАП РФ полностью

⁸ Решение Судебного участка № 3 г. Ливны Ливенского района Орловской области от 1 июля 2015 г. № 12-260/2017 по делу № 5-249/2015. URL: <https://sudact.ru/magistrate/doc/cZleh5Y45TZt/> (дата обращения: 04.04.2023).

⁹ Решение Советского районного суда г. Казань (Республика Татарстан) от 9 декабря 2019 г. № 12-1983/2019 по делу № 12-1983/2019. URL: https://sudact.ru/regular/doc/hYuk9vCW345v/?regular-txt=электросамокат+опьянение®ular-case_doc=®ular-lawchunkinfo=®ular-date_from=®ular-date_to=®ular-workflow_stage=®ular-area=®ular-court=®ular-judge=&_id=1673351205860&snippet_pos=448#snippet / (дата обращения: 04.04.2023).

подтверждена¹⁰. Таким образом, суд в соответствии с характеристиками о ТС посчитал электросамокат транспортным средством.

К сожалению, это далеко не исчерпывающий список дел, в котором задействованы лица, передвигающиеся на СИМ в состоянии опьянения. Проблема гораздо шире и требует повышенного внимания, так как нередко она приводит к ошибочной квалификации правонарушения. Необходимо усовершенствовать законодательство в области дорожного движения в части административной ответственности за передвижение на СИМ в состоянии опьянения.

Таким образом, анализ административного законодательства, судебной практики, трудов ученых-административистов и документов по дорожно-транспортной аналитике позволяют предложить следующие меры по совершенствованию законодательства:

1. Внести дополнения в Федеральный закон от 03.08.2018 № 283-ФЗ (ред. от 30.12.2021) «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»¹¹, в ст. 6 указать конкретные транспортные средства, подлежащие государственному учету. Возложить на собственника СИМ обязанность обратиться в уполномоченный орган с заявлением о государственной регистрации СИМ.
2. 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.
3. Внести изменения в ПДД и закрепить в них исчерпывающий перечень СИМ.
4. В городах федерального значения регулярно вводить сезонные ограничения на использование СИМ при температуре ниже 0 градусов по Цельсию.
5. Внести изменения и дополнения в ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ и изложить 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».

Литература

1. Агапов А. Б. Административная ответственность: учебник для вузов / А. Б. Агапов. 9-е изд., перераб. и доп. М.: Издательство «Юрайт», 2023. 483 с.
2. Вербицкая М. А., Техов Д. Н. Несоблюдение требований об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств: некоторые вопросы административной ответственности. *Философия права*, 2022. № 1 (100). С. 119–124.

¹⁰ Решение Мичуринского городского суда Тамбовской области от 22 сентября 2020 г. № 12-312/2020 по делу № 12-312/2020. URL: https://sudact.ru/regular/doc/3TZ5JX4xIYlK/?regular-txt=электросамокат+опьянение®ular-case_doc=®ular-lawchunkinfo=®ular-date_from=®ular-date_to=®ular-workflow_stage=®ular-area=®ular-court=®ular-judge=&_pos=474#snippet / (дата обращения: 04.04.2023).

¹¹ Федеральный закон РФ от 03.08.2018 № 283-ФЗ (ред. от 30.12.2021) «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://pravo.gov.ru//06.08.2018> (дата обращения: 14.04.2023).

3. *Гриненко М. А.* Проблемы правового регулирования административной ответственности за правонарушения в сфере дорожного движения. *Инновационная наука* / под ред. А. А. Сукиасяна. Уфа: Международный научный журнал, 2022. № 10–1. С. 31–35.
4. *Кудрявич С. Б.* Основные проблемы установления и применения административной ответственности за нарушение правил дорожного движения. *Новизна. Эксперимент. Традиции* (Н.Экс.Т), 2022. Т. 8. № 2 (18). С. 34–42.
5. *Стахов А. И.* Административное право России: учебник и практикум для вузов / под редакцией А. И. Стахова, П. И. Кононова. 3-е изд., перераб. и доп. М.: Издательство «Юрайт», 2023. 484 с.
6. *Тарышкин В. В.* Актуальные проблемы привлечения к административной ответственности лиц, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения. Актуальные проблемы борьбы с преступлениями и иными правонарушениями, 2019. № 19-1. С. 100–101.