

Шилов Юрий Валерьевич,
Кандидат юридических наук, доцент,
Профессор кафедры публичного права,
ФКОУ ВО Пермский институт ФСИН России

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РАМКАХ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ

Аннотация: В статье рассматривается одна из волнующих жителей крупных городов проблем, связанная с использованием гражданами средств индивидуальной мобильности. Неурегулированность отдельных аспектов обострила проблематику дополнительного правового регулирования в обозначенной сфере. Автор производит анализ отдельных норм законодательства и предлагает некоторые меры по его совершенствованию.

Ключевые слова: средства индивидуальной мобильности; дорожное движение, правовое регулирование, административная ответственность.

Современная жизнь жителя любого крупного мегаполиса значительно отличается от жизни, например, сельских жителей по целому ряду аспектов, начиная с образа жизни, ее темпа, уклада, бытовых проблем и прочих вопросов. Среди подобного рода отличительных особенностей, безусловно, выступает огромное количество дополнительных рисков, так или иначе сказывающихся на личной и общественной безопасности.

Безопасность – это состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от реальных и потенциальных, а также внешних и внутренних угроз, существующих в конкретно-исторической обстановке [1, с. 30]. Таким образом, очевидно, что бурно меняющаяся окружающая действительность постоянно выводит на более высокий уровень контроля новые возникающие угрозы, своевременное реагирование на которые составляет важнейшую функцию государства.

Транспортная безопасность является одной из составных частей национальной безопасности, связанная с вопросами организации дорожного движения, разработкой правил эксплуатации транспортных средств, определением условий использования средств передвижения, регламентацией оснований привлечения к ответственности за нарушения установленных правил и многими другими аспектами.

Появление большого количества транспортных средств, низкая дисциплина участников дорожного движения, появление новых видов средств передвижения, низкая эффективность используемых ограничительных и иных мер, а также другие факторы требуют постоянного внимания со стороны законодательной власти и уполномоченных специальных органов исполнительной власти в части совершенствования механизмов правового регулирования обозначенной сферы.

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 [2, с. 11].

Нормативно определено, что все аспекты обеспечения транспортной безопасности возлагаются на субъектов транспортной инфраструктуры, т.е. юридические лица,



индивидуальные предприниматели и физические лица, являющиеся собственниками объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств или использующие их на ином законном основании [3].

В свою очередь согласимся, что полагаться на добропорядочность, адекватность, логичность, своевременность и иные категории субъектов транспортной инфраструктуры явно недостаточно. Именно это и подразумевает выработку государством четких алгоритмов поведения указанных субъектов с установлением эффективных запретительных мер.

Заметим, что регулирование отношений, возникающих по поводу обеспечения безопасного функционирования транспортной системы, осуществляется с использованием как метода диспозитивного, так и императивного [4, с. 62].

Абстрагируясь от тех вопросов, которые в основном регламентируются гражданским законодательством, и затрагивающими, прежде всего, отношений по поводу перевозки, доставки, соблюдения иных смежных договорных отношений, сосредоточимся именно на государственном-властном регулировании посредством использования административно-правового инструментария.

В этой связи отметим, что роль административного принуждения важна в обеспечении различных видов национальной безопасности (государственной, общественной, экономической, экологической и др.), регулирующего широкий круг общественных отношений, которые затрагивают интересы личности, общества и государства [5, с. 60].

Сегодня значительную популярность среди доступных средств передвижения получили так называемые «средства индивидуальной мобильности» (далее СИМ), которые стремительно ворвались в круг участников дорожного движения и в настоящее время доставляют ряд проблем и неудобств, как водителям, так и пешеходам.

Как отмечается, в крупных городах использование новых видов транспорта становится массовым, а отсутствие внятных норм по регулированию их движения приводит к травмам среди пешеходов и водителей [6, с. 37].

Всевозможные гироскутеры, электровелосипеды, моноколеса, электросамокаты и прочие технические устройства имеют техническую возможность развивать достаточно большую скорость, чем создавать аварийные ситуации на дорогах общего пользования, во дворах, парковых зонах и тротуарах. Происходит такая ситуация в основном в весенне-летний период, когда количество таких людей значительно увеличивается, что повышает риск встречи с ними практически в любом общественном месте. В силу доступности указанных средств передвижения в сочетании с их высокими скоростными характеристиками, а также незащищенностью, как водителей, так и окружающих, требуется детально проработать вопросы, связанные с предотвращением аварийности с их участием. Еще больший вред способны нанести СИМ большой массы и с установленным более мощным электродвигателем и даже двумя.

Несмотря на предпринимаемые точечные меры по сокращению числа травм, вызванных столкновениями людей с СИМ, их количество достаточно велико, что говорит о низком уровне эффективности предпринимаемых организационно-правовых усилий. Кроме того, сегодня наблюдается недостаточная проработка вопросов привлечения правонарушителей из числа водителей СИМ к административной ответственности.

С бурным развитием курьерских служб, особенно в период пандемии, проблема СИМ получила дополнительное развитие в силу активного их использования для доставки тех или иных товаров. Причем использование электровелосипедов доставщиками уже не ограничивается погодными условиями и временем года.

Стремление побыстрее доставить груз, охватив большее количество заказов, заставляют водителей этих средств постоянно развивать большую скорость, пересекать



автодороги с нарушением правил дорожного движения, заставляя пешеходов уступать им место на тротуарах, «лихачить» в непосредственной близости людей и транспорта. А если добавить сюда тот факт, что идентифицировать конкретного доставщика-правонарушителя достаточно сложно и то, что многие работают нелегально, то можно констатировать реальную возможность избежать наказания за наезд на пешехода или создание аварийной ситуации.

В заключение отметим, что в рамках исследуемой проблематики сегодня можно сконцентрировать внимание на проработке таких направлений, как: а) закрепление обязанности водителя СИМ использовать шлем и иные средства пассивной защиты и дополнительной экипировки в случае передвижения по автомобильным дорогам; б) технологическое ограничение скоростного режима для ряда категоризованных СИМ; в) полный запрет на передвижение с использованием СИМ по дорогам общего пользования лиц, не имеющих права на управление транспортными средствами; г) обязательность установки на отдельные виды СИМ дополнительного сертифицированного оборудования (световые и звуковые приборы, трещотки на колеса и пр.), а также номерного знака; д) обязательная маркировка СИМ на соответствие мощности электродвигателей установленным нормам; е) введение повышенной ответственности за передвижение на одноместном СИМ вдвоем; ж) получение статуса самозанятого всеми лицами, осуществляющими функции доставки с использованием СИМ; з) закрепление возможности привлекать к ответственности за нарушение ПДД не только курьеров, но и службы доставки; и) проведение систематических профилактических рейдов с целью выявления нарушений в сфере доставки с использованием СИМ; к) введение обязательной процедуры оформления специализированного страхования гражданской ответственности курьерскими службами; л) активное развитие велоинфраструктуры, позволяющей значительно снизить напряженность и травматизм в рассматриваемой сфере.

Список литературы:

1. Антонов А.Б., Балашов В.Г. Основы обеспечения безопасности личности, общества и государства. М., 1996.
2. Якимов А.Ю. Размышления о нормативно-правовой основе деятельности, связанной с дорожным движением // Административное право и процесс. 2021. № 2. С. 10 – 19.
3. Федеральный закон «О транспортной безопасности» от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ (ред. от 24.07.2023) // Собрание законодательства Российской Федерации. 2007. № 7. Ст. 837.
4. Землин А.И., Скаридов А.С., Мамина О.И. Актуальные вопросы административно-правового регулирования отношений в сфере обеспечения транспортной безопасности // Административное право и процесс. 2022. № 8. С. 62 – 66.
5. Зайкова С.Н. Субъектный состав обеспечения транспортной безопасности: административно-правовой аспект // Административное право и процесс. 2022. № 5. С. 55 – 59.
6. Брунер Р.А. Проблемные вопросы юридической ответственности новых участников дорожного движения // Административное право и процесс. 2022. № 5. С. 34 – 37.

