

Научная статья
УДК 343. 98
DOI 10.33184/pravgos-2024.2.4

Original article

ДРОНОВА Ольга Борисовна
Волгоградская академия МВД России,
Волгоград, Россия,
e-mail: nio-va@rambler.ru,
<http://orcid.org/0000-0003-4604-1644>

DRONOVA Olga Borisovna
Volgograd Academy of the Ministry of Internal
Affairs of Russia, Volgograd, Russia.

СРЕДСТВА ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ КАК ИСТОЧНИК ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ В МЕХАНИЗМЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

PERSONAL MOBILITY EQUIPMENT AS A SOURCE OF INCREASED DANGER IN THE
MECHANISM OF A TRAFFIC ACCIDENT

Аннотация. Расширение видового разнообразия транспортных средств, используемых населением для передвижения по дорогам и территориям общего пользования, предусматривает необходимость индивидуализации и стандартизации ряда организационных и технических аспектов их эксплуатации. В частности, особого внимания требуют регламенты использования средств индивидуальной мобильности, которые относятся к категории высоковольтных, особенно среди лиц молодежного возраста. Ежегодно с наступлением весенне-летнего периода возрастает количество ДТП, совершенных лицами, управляющими данными видами транспортных средств. Цель статьи: рассмотреть территориально-временные, субъектные и иные элементы криминалистической характеристики преступлений, при совершении которых средства индивидуальной мобильности как источники повышенной опасности выступали в качестве орудий противоправной деятельности. В рамках исследования применялся всеобщий диалектический метод, а также методы ситуационного и системно-структурного анализа при изучении судебно-следственной практики рассматриваемых преступлений, в результате чего были выделены корреляционные связи ряда элементов криминалистической характеристики преступлений, совершаемых с использованием средств индивидуальной мобильности. Изучение информационно-аналитических данных ГИБДД МВД России, а также сведений, предоставленных шеринговыми компаниями, позволили сделать вывод о возрастных и территориально-временных обстоятельствах механизма ДТП, совершенных с использованием средств индивидуальной мобильности.

Ключевые слова: средства индивидуальной мобильности, дорожно-транспортное происшествие, электросамокат, кикшеринг

Abstract. The increasing variety of vehicles used by the general population for travelling on public roads and territories makes it necessary to individualize and standardize a number of organizational and technical aspects of their operation. In particular, regulations on the use of personal mobility equipment, which is in high demand, especially among young people, require special attention. Every year, with the advent of spring and summer period the number of road accidents committed by persons driving these types of vehicles increases. The purpose of the article is to consider territorial and temporal, subjective and other elements of the criminalistic characteristics of crimes in which personal mobility equipment as a source of increased danger acted as instruments of unlawful activity. The study applies the universal dialectical method, as well as methods of situational and system-structural analysis, when examining the forensic practice of the crimes in question. As a result, the article highlights the correlations between several elements of the criminalistic characteristic of crimes committed using personal mobility equipment. The study of the information and analytical data of the traffic police of the Ministry of Internal Affairs of Russia, as well as information provided by sharing companies, leads to the conclusion on the age and territorial and temporal circumstances of the mechanism of traffic accidents committed using personal mobility equipment.

Keywords: personal mobility equipment, traffic accident, electric scooter, kicksharing

Для цитирования: Дронова О.Б. Средства индивидуальной мобильности как источник повышенной опасности в механизме дорожно-транспортного происшествия / О.Б. Дронова. – DOI 10.33184/pravgos-2024.2.4 // Правовое государство: теория и практика. – 2024. – № 2. – С. 31–36.

For citation: Dronova O.B. Personal mobility equipment as a source of increased danger in the mechanism of a traffic accident. *Pravovoe gosudarstvo: teoriya i praktika = The Rule-of-Law State: Theory and Practice*, 2024, no. 2, pp. 31–36 (In Russian). DOI 10.33184/pravgos-2024.2.4.

ВВЕДЕНИЕ: ПРАВОВОЙ И ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ ЭКСПЛУАТАЦИИ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ

За последнее десятилетие на дорогах и общественных территориях, предназначенных для движения пешеходов, значительно увеличилось видовое разнообразие компактных средств передвижения, оснащенных двигателями. К ним относятся электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства. В течение длительного времени передвижение на них не регламентировалось правилами дорожного движения (далее – ПДД), отсутствовали и обязательные технические требования к конструкции устройств, приводимых в движение посредством источников электрической энергии, оснащенных системой самобалансирования.

Востребованность средств индивидуальной мобильности (далее – СИМ) у населения, особенно у лиц подросткового и молодежного возраста, неизбежно приводит к развитию аварийных ситуаций, которые в ряде случаев становятся причиной смерти или наступления иных последствий для жизни и здоровья лиц, передвигавшихся на них, а также иных участников дорожного движения.

В настоящее время в ПДД включено определение транспортного средства, не относящегося к категории механических, которое предназначено для индивидуального передвижения человека в возрасте от 7 лет. Законодатель предусмотрел в нем не только общий подход к техническим параметрам рассматриваемых транспортных средств, имеющих одно или несколько колес (роликов), передвигающихся посредством использования двигателя¹,

но и оговорил пределы допустимой скорости, запрет перевозки грузов в случаях, если груз выступает за пределы транспортного средства более чем на 0,5 м, а также возможность эксплуатации только одним пользователем, одежда которого должна иметь световозвращающие элементы и обеспечивать видимость этих предметов водителями других транспортных средств. Также в 2022 г. был принят Национальный стандарт ГОСТ Р 70514-2022 «Электрические средства индивидуальной мобильности. Технические требования и методы испытаний». Данный технический регламент устанавливает требования к безопасности эксплуатации СИМ, маркировке и сопроводительной документации данной категории средств передвижения, которые должны способствовать снижению риска нанесения ущерба как лицам, ими управляющим, так и третьей стороне.

Однако принятие указанных документов не повлекло для владельцев СИМ обязательств по прохождению процедур их регистрации, технического осмотра, страхования ответственности. Несмотря на то что передвижение на СИМ приравнивается к вождению и, соответственно, лицо, управляющее им, перестает быть пешеходом, обязанность по получению прав на управление данной категорией транспортного средства по-прежнему отсутствует. При этом с 14-летнего возраста лица, управляющие СИМ, могут передвигаться со скоростью не более 25 км/ч практически везде (по тротуарам (при весе средства не более 35 кг), пешеходным, велосипедным и велопешеходным дорожкам, а также в пределах пешеходных зон, по обочинам, правому краю проезжей части дороги и т. д.), за исключением автомагистралей.

Удобство, компактность, простота управления, минимальное количество ограничений на использование СИМ делают их высоковостребованными средствами передвижения, особенно в весенне-летний период.

¹ Средство индивидуальной мобильности – транспортное средство, имеющее одно или несколько колес (роликов), предназначенное для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя (двигателей). Абзац введен постановлением Правительства РФ от 06.10.2022 № 1769.

АНАЛИЗ ВОСТРЕБОВАННОСТИ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ РАЗЛИЧНЫМИ ПОЛОВОЗРАСТНЫМИ ГРУППАМИ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ

Отсутствие требований к регистрации СИМ не позволяет выявить общее число таких эксплуатируемых средств. Об этом можно судить лишь по общим цифрам их ввоза на территорию нашей страны. Только в 2022 г. в Россию было ввезено 350 тыс. электросамокатов и иных средств, относящихся к рассматриваемой категории. Они находятся в личной собственности или предоставляются в краткосрочную аренду кикшеринговыми компаниями, оборудование которых широко представлено на открытых пространствах больших и малых городов.

Согласно данным сообщества шеринговых сервисов наиболее активными пользователями кикшеринга являются лица мужского пола (58 % от общего числа пользователей) в возрасте 25–34 года (21 %), далее идет возрастная категория 35–44 года (15 %), от 18 до 24 лет (11 %), на возрастную категорию 45 лет и старше приходится 11 % пользователей-мужчин. Женская группа пользователей (42 %) сервисов кикшеринга представлена следующими возрастными категориями: 35–44 года – 14 %, 25–34 года – 9 %, 18–24 года – 5 %, остальные пользователи (45–55 лет и старше) – 14 %². Однако эти данные не могут быть признаны полностью репрезентативными. Аренда СИМ предусматривает необходимость использования личного аккаунта, который оформляется на совершеннолетнего, в этой связи многие подростки авторизуются в кикшеринговых сервисах с использованием данных родителей. То есть аренда СИМ в реальности может осуществляться подростками и молодыми людьми.

Изучение общей территориальности поездок на арендованных СИМ показало, что преимущественно они используются в качестве альтернативных средств маршрутного транспорта. Согласно данным наиболее популярных операторов кикшеринга («Яндекс

GO», Whoosh, «Юрент» и др.) из десяти поездок девять осуществляются в пределах 2 км по наиболее востребованным транспортным маршрутам. При этом средняя продолжительность поездок составляет 10 минут, на них приходится 80 % случаев аренды, на оставшуюся часть приходится 10 % поездок до 20 минут, остальные превышают данный временной интервал. Анализ временного периода наибольшей востребованности СИМ показал, что самым активным временем аренды является утреннее (с 6 до 10 часов) и вечернее время (с 16 до 20 часов)³.

Общие цифры использования населением кикшерингового оборудования превышают 250 млн поездок в год. По данным сервисных компаний, аварийность на дорогах с участием СИМ не превышает показателей одного случая на 400 тыс. поездок. Между тем, согласно данным МВД России, в 2023 г. с участием СИМ произошло более 2700 аварий с пострадавшими, что составило 2,7 % от всех ДТП, зарегистрированных на территории страны⁴. Прогнозные показатели аварийности на дорогах, связанные с использованием СИМ, сформированные в рамках научных исследований, тоже демонстрируют неблагоприятные цифры: «количество ДТП и число раненых к 2030 году превысит 2000, а число погибших может составить более 50 человек»⁵.

ЭЛЕМЕНТЫ КРИМИНАЛИСТИЧЕСКОЙ ХАРАКТЕРИСТИКИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ, СОВЕРШЕННЫХ С УЧАСТИЕМ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ

Среди всех видов СИМ чаще всего в ДТП участвовали электросамокаты, которые в 47,3 % случаев находились в частной собственности физических лиц, а остальные

3 Количество поездок в сервисе кикшеринга «Юрент» выросло на 134 % – до 61 млн. В 9 из 10 поездок самокаты используются как транспорт [Электронный ресурс]. URL: https://www.cnews.ru/news/line/2023-10-03_kolichestvo_poezdok_v_servise (дата обращения: 20.03.2024).

4 Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2023 года. Информационно-аналитический обзор. М. : ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2023. С. 31.

5 Состояние и тенденции безопасности дорожного движения в РФ в 2011–2020 годах: аналитический обзор. М. : ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. С. 196.

2 Аудитория шеринговых сервисов приросла на 10 % в 2023 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.volgograd.kp.ru/daily/27582/4906837/https://www.volgograd.kp.ru/daily/27582/4906837/?erid=LjN8KHrYH> (дата обращения: 21.03.2024).

были арендованы. В результате данных преступных действий погибли более 30 человек, среди которых трое несовершеннолетних в возрасте до 16 лет, тяжкие телесные повреждения получили более 2700 человек, в числе которых более 900 детей в возрасте до 16 лет. Согласно данным ГИБДД основными участниками таких ДТП являются лица в возрасте до 20 лет (42 %). Анализ возрастной характеристики пострадавших позволяет констатировать, что в основном это лица от 16 до 25 лет⁶.

Наибольшее число погибших приходится на ДТП, совершенные с участием СИМ, находящихся в частной собственности (20 человек), остальные источники повышенной опасности принадлежали хозяйствующим субъектам.

Изучение технических характеристик СИМ, участвовавших в ДТП, которые повлекли 48,4 % погибших и 69,6 % раненых, показал, что преимущественно (69,6 %) их электродвигатель имел мощность до 0,25 кВт. Управление СИМ с мощностью электродвигателя от 0,25 до 4 кВт повлекло совершение 30,2 % ДТП, которые стали причиной более половины (51,6 %) погибших и почти трети (30,1 %) раненых. Остальные ДТП произошли с участием СИМ с мощностью электродвигателей, превышающей 4 кВт, при их совершении получили ранения 8 потерпевших.

Изучение территориальности совершения ДТП с участием СИМ показало, что в большинстве случаев они происходили на тротуарах, пешеходных дорожках, пешеходных зонах (26,1 %). Незначительно реже местами происшествий являлись регулируемые пешеходные переходы (22,8 %), выезды с прилегающих территорий (13,3 %), нерегулируемые пешеходные переходы (11,9 %), внутридворовые территории (11,2 %) и т. д. Изучение материалов следственной практики позволяет сделать вывод о том, что в преимущественных случаях ДТП с участием СИМ произошли вследствие их малой заметности в транспортном потоке, которая осложнялась неожиданным появлением данных транспортных средств для других участников дорожного движения и слабой предсказуемостью поведения лиц, ими управляющих.

Особо следует подчеркнуть, что наибольшее число погибших (30 человек) управляли СИМ, один был пешеходом, переходившим проезжую часть дороги вне пешеходного перехода. Это наглядно свидетельствует о необходимости введения обязательного обучения правилам управления СИМ и выдачи соответствующего удостоверения, на что неоднократно обращалось внимание в научных исследованиях [1, с. 410; 2, с. 170; 3, с. 60; 4, с. 45] и на практических семинарах-совещаниях, проводимых по вопросам повышения безопасности участников дорожного движения. Следует отметить, что ряд предложений в настоящее время в тестовом порядке уже реализуются. Так, в Москве в пилотном режиме проходит апробацию приложение кикшеринговых компаний, посредством которого проверяется наличие у потенциального арендатора СИМ знаний ПДД. Однако механические ответы на 10 типовых (нередко повторяющихся) вопросов не гарантируют последующее надлежащее поведение лиц, управляющих СИМ. Необходимо принятие более действенных мер организационного характера, регламентирующих возможность использования СИМ ограниченной категорией пользователей [5, с. 52] в строго отведенных для этого местах. Создание математических моделей организации территорий возможной эксплуатации СИМ и их интерпретация позволит сформировать условия для снижения ДТП [6, с. 235]. В случае продолжения практики их повсеместного использования следует распространить на СИМ опыт страхования общегражданской ответственности водителей, которая будет индивидуальной у владельцев СИМ и открытой у кикшеринговых компаний. Дополнительно следует обеспечить индивидуализацию транспортного средства посредством установки на него государственных номеров, которые будут фиксироваться камерами аппаратно-программного комплекса «Безопасный город». Данная мера позволит повысить информационное обеспечение процессов установления обстоятельств совершенного преступления, в частности определения количества и половозрастных особенностей участников ДТП, последовательность механизма развития противоправного деяния и иные факторы.

Изучение типичных способов совершения ДТП с участием СИМ показало, что в 7 случаях,

⁶ Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2023 года. С. 32.

повлекших смертельный исход для лиц, управлявших электросамокатами, были совершены наезды на СИМ, двигавшиеся в попутном направлении по краю проезжей части, при этом в одном ДТП зафиксирована гибель двух лиц, передвигавшихся на одном транспортном средстве. 6 человек, погибших в ДТП, пересекали проезжую часть по пешеходному переходу без соблюдения требований спешивания, пятеро погибших передвигались на запрещающий сигнал светофора. В 5 ДТП лица, управлявшие СИМ, не справились с управлением (3 случая – при движении по проезжей части, 2 – по тротуару или в пешеходной зоне), в результате чего происходили опрокидывания электросамокатов, повлекшие причинение травм, несовместимых с жизнью⁷.

Наибольшая доля нарушений, допущенных лицами, управлявшими СИМ, повлекших тяжкие последствия, пришлась на несоответствие скорости конкретным условиям движения (25 %), несоблюдение очередности проезда (23 %) и иные.

Изучение материально-фиксированной обстановки мест рассматриваемых видов ДТП показало, что в большинстве случаев в распоряжении субъектов расследования имеется лишь информация, зафиксированная камерами городской инфраструктуры и видеорегистраторами других участников дорожного движения. Дополнительным информационным источником являются показания свидетелей, очевидцев и непосредственных участников, которые, являясь весьма субъективным материалом, требуют производства дополнительных проверочных действий. Такой информационный вакуум предусматривает необходимость проведения масштабных научных исследований, в которых найдут отражение корреляционные зависимости скорости движения и возможности осуществле-

ния экстренного торможения с учетом веса и габаритов пользователя (пользователей) СИМ, а также условий окружающей обстановки (вид дорожного покрытия, его состояние, открытость пространства, кривизна радиуса поворота и т. д.). Формирование надлежащего информационно-справочного обеспечения позволит повысить технико-криминалистическое сопровождение производства первоначальных следственных действий, что, в свою очередь, расширит возможности судебно-экспертного сопровождения расследования ДТП, совершенных с участием СИМ.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Следует констатировать, что СИМ в настоящее время является высоковостребованным, легкодоступным, недорогим средством передвижения. Это делает его особенно популярным среди лиц молодого возраста, которые используют его для развлечения и ускорения передвижения (в том числе при доставке малогабаритных грузов). Возрастающее количество нарушений, возникающих вследствие несоблюдения лицами, управляющими СИМ, ПДД требует дальнейшего ужесточения государственного контроля данной сферы. СИМ являются источниками повышенной опасности, эксплуатация их предусматривает необходимость трансформации подходов к формированию навыков управления ими, а также введения обязательной проверки знаний ПДД водителями всех возрастов, формирования городской среды, в условиях которой допускается их эксплуатация. Существенный объем ДТП, совершенных с использованием СИМ, обуславливает необходимость изучения данных видов транспорта в качестве средств совершения преступлений, что предусматривает совершенствование технико-криминалистического и судебно-экспертного сопровождения их раскрытия и расследования.

⁷ Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 9 месяцев 2023 года. С. 32–33.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Баранчикова М.В. Лица, управляющие средствами индивидуальной мобильности, как субъекты и потерпевшие в криминальных дорожно-транспортных происшествиях / М.В. Баранчикова // Виктимология. – 2022. – Т. 9, № 4. – С. 408–416.

REFERENCES

1. Baranchikova MV. Individuals driving personal mobility aids as subjects and victims in criminal road accidents. *Viktimologiya = Victimology*, 2022, vol. 9, no. 4, pp. 408–416. (In Russian).

2. Казаченок В.В. Средства индивидуальной мобильности: вопросы правового регулирования / В.В. Казаченок // Вестник Казанского юридического института МВД России. – 2021. – Т. 12, № 2. – С. 165–170.
3. Ноговицина Е.Н. К вопросу о проблеме эксплуатации средств индивидуальной мобильности в части соблюдения ПДД РФ / Е.Н. Ноговицина // Научный вестник Орловского юридического института МВД России им. В.В. Лукьянова. – 2022. – № 1 (90). – С. 59–65.
4. Мишина Ю.В. К вопросу об участии в дорожном движении пользователей средств индивидуальной мобильности / Ю.В. Мишина // Правопорядок: история, теория, практика. – 2020. – № 1 (24). – С. 44–46.
5. Волков П.А. Средства индивидуальной мобильности: вопросы теории и практики использования / П.А. Волков, Ю.В. Кемениаш // Вестник Белгородского юридического института МВД России им. И.Д. Путилина. – 2021. – № 1. – С. 51–55.
6. Кузнецов В.В. О классификации отдельных видов дорожно-транспортных происшествий / В.В. Кузнецов, О.М. Порташников, Д.С. Горбатенко // Вестник Воронежского института МВД России. – 2020. – № 1. – С. 233–237.
2. Kazachonok V.V. Personal mobility devices: Legal regulation. *Vestnik Kazanskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii = Bulletin of the Kazan Law Institute of MIA of Russia*, 2021, vol. 12, no. 2, pp. 165–170. (In Russian).
3. Nogovitsina E.N. On the issue of the problem of the operation of means of individual mobility, in terms of compliance with the traffic regulations of the Russian Federation. *Nauchnyy vestnik Orlovskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii im. V.V. Lukyanova = Scientific Bulletin of the Oryol Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.V. Lukyanov*, 2022, no. 1 (90), pp. 59–65. (In Russian).
4. Mishina Yu.V. Selected aspects of road traffic participation of users of individual mobility equipment. *Pravoporyadok: istoriya, teoriya, praktika = Legal Order: History, Theory, Practice*, 2020, no. 1 (24), pp. 44–46. (In Russian).
5. Volkov P.A., Kemenyash Yu.V. Means of individual mobility: questions of theory and practice of use. *Vestnik Belgorodskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii im. I.D. Putilina = Vestnik of Putilin Belgorod Law Institute of Ministry of the Interior of Russia*, 2021, no. 1, pp. 51–55. (In Russian).
6. Kuznecov V.V., Portashnikov O.M., Gorbatenko D.S. About the classification of separate types of road accidents. *Vestnik Voronezhskogo instituta MVD Rossii = The bulletin of Voronezh Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia*, 2020, no. 1, pp. 233–237. (In Russian).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Дронова Ольга Борисовна – доктор юридических наук, доцент, профессор кафедры криминалистической техники учебно-научного комплекса экспертно-криминалистической деятельности.

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Dronova Olga Borisovna – Doctor of Law, Associate Professor, Professor of the Department of Criminalistic Techniques of the Educational and Research Complex of Expert Criminalistic Activities.

Статья поступила в редакцию 30.03.2024; одобрена после рецензирования 17.04.2024; принята к публикации 18.04.2024.
The article was submitted 30.03.2024; approved after reviewing 17.04.2024; accepted for publication 18.04.2024.