

**МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ
ОБЩЕСТВЕННОЕ ДВИЖЕНИЕ ЗА ПРАВА ПЕШЕХОДОВ
«СОЮЗ ПЕШЕХОДОВ»**

**Экспертное заключение по изменениям, предложенным Минтрансом РФ:
«О внесении изменений в постановление Совета Министров –
Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 в части,
связанной с регулированием передвижения индивидуальных транспортных
средств, названных Минтрансом РФ «средствами индивидуальной
мобильности».**

В Пояснительной записке к обсуждаемой редакции изменений (далее «Поправок») Минтранса РФ в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 (далее - в «Правила дорожного движения» (ПДД) отсутствует упоминание:

- о целях Поправок;
- о статистике наездов индивидуальных транспортных средств с электрическим приводом, названных разработчиком Поправок «средствами индивидуальной мобильности» (далее - СИМ), на пешеходов (4 погибших и 117 «аварий» с участием СИМ в 2019 г.);
- о статистике наездов автомобилей на лиц, управляющих СИМ.

Анализ Поправок по существу, выявил их несоответствие действующему законодательству.

**1. Несоответствие Поправок в Правила дорожного движения
принципам, предусмотренным Федеральным законом
«О безопасности дорожного движения».**

Поправки предоставляют новым участникам дорожного движения (лицам, управляющим СИМ) привилегированные условия, обеспечивающие высокий спрос на индивидуальные транспортные средства, при минимальной гражданской ответственности.

На СИМ разрешается ездить почти везде (*п. 1.28 Поправок*): **по велодорожкам, велопешеходным дорожкам, полосе для велосипедистов**, а если их нет или они заняты - **по тротуарам и по пешеходным дорожкам, по обочинам дорог** с ограничением скорости до 60 км/час (при этом максимальная скорость СИМ не ограничена), **по правому краю проезжей части дорог** с ограничением скорости до 60 км/час (кроме СИМ с гироскопической стабилизацией), если СИМ имеет тормозную систему, фары, звуковой сигнал (руль необязателен).

При этом, разработчиками Поправок **не была проведена оценка рисков**, связанных с в связи с появлением нового участника дорожного движения:

- риска снижения степени защищенности и безопасности пешеходов из-за травматизма по причине наездов на них СИМ;
- риска снижения степени защищенности лиц, управляющих СИМ, от наездов автомобилей при движении СИМ по краю проезжей части, по обочине, по пешеходному переходу.

В частности, не было проведено исследований для обоснования:

- скорости движения 20 км/час на тротуарах, на дворовых территориях и в других местах, при совмещенном движении с пешеходами (пункт 1.32 Поправок), с учетом остановочного пути различных типов СИМ и краш-тестов столкновения СИМ с пешеходами для оценки влияния скорости столкновения на степень защищенности участников дорожного движения;

- неограниченной максимальной скорости СИМ при движении по обочинам, краю проезжей части, по тротуарам (если там нет пешеходов), и т.д., с учетом остановочного пути различных типов СИМ на различных скоростях;

- разрешения передвижения СИМ по велодорожкам, тротуарам, пешеходным дорожкам, по обочинам, по краю проезжей части и т.д., в зависимости от ширины тротуаров, дорожек и от интенсивности пешеходного и автомобильного движения;

- разрешения детям с 14 лет передвигаться на СИМ по обочине и даже по краю проезжей части **без руля, при этом обгонять мопеды, без ограничения максимальной скорости** (пункт 1.28 Поправок), без проверки навыков управления СИМ и знания ПДД.

Таким образом, при разработке Поправок был **нарушен основополагающий принцип**, предусмотренный ст. 3. ФЗ «О безопасности дорожного движения»: **«Приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности».**

Удивляет, что **приведенный Минтрансом РФ в Пояснительной записке обзор международного опыта законодательного регулирования развития указанных индивидуальных средств передвижения, полностью противоречит предложениям, изложенным в Поправках.**

В числе принципиальных противоречий – признание, практически всеми перечисленными в Пояснительной записке странами, новых индивидуальных средств передвижения **механическими или моторизованными транспортными средствами**, ограничение максимальной скорости СИМ их производителями до 20-25 км/час, запрещение движения СИМ по тротуарам и ограничение их скорости при совмещенном движении с пешеходами до 6 - 8 км/час, запрет движения по краю проезжей части на дорогах, где максимально разрешенная (ненаказуемая) скорость превышает 50 км/час.

Рекомендованный в Пояснительной записке запрет на передвижение СИМ в «пешеходных зонах», реализован в проекте Поправок «с точностью до наоборот».

2. Противоречие Поправок «Правилам дорожного движения», последствием которого является нарушение прав граждан, предусмотренных ст. 1079 Гражданского кодекса РФ.

Абзац 18, п 1.2. «Правил дорожного движения» (далее ПДД) классифицирует двух- или трехколесное механическое транспортное средство, максимальная конструктивная скорость которого не превышает 50 км/ч, имеющее двигатель внутреннего сгорания с рабочим объемом, не превышающим 50 куб. см, или электродвигатель номинальной максимальной мощностью в режиме длительной нагрузки более 0,25 кВт и менее 4 кВт...» как «Мопед» (для управления которым нужны права категории «М»).

Абзац 17 п.1.2 ПДД определяет, что "Механическое транспортное средство" - транспортное средство, приводимое в движение двигателем».

Абзац 56 ПДД определяет, что "Транспортное средство" - устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

Таким образом, **средства для индивидуального передвижения: электросамокаты, сигвеи, моноколеса, гироскутеры**, имеющие электродвигатель и предназначенные для перевозки людей, развивающие скорость, по их паспортам, от 20 до 85 км/час, в соответствии с ПДД, должны быть отнесены к **«механическим транспортным средствам»**.

Однако, разработчик поправок в п. 1.1 д) Поправок исключает СИМ, соответствующие определению «Мопед» из мопедов, а в п. 1.1 р) Поправок исключает СИМ из транспортных средств, называя СИМ «устройством», **тем самым освобождая лиц, управляющих СИМ, от ответственности по статье 1079 Гражданского кодекса Российской Федерации: «Юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (использование транспортных средств, механизмов...) обязаны возместить вред причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего»**.

Пункт 18 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26.01.2010 N 1 "О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина", предусматривает: «Судам надлежит иметь в виду, что в силу статьи 1079 ГК РФ вред, причиненный жизни или здоровью граждан деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих (источником повышенной опасности), возмещается владельцем источника повышенной опасности независимо от его вины.

По смыслу статьи 1079 ГК РФ, источником повышенной опасности следует признать любую деятельность, осуществление которой создает повышенную вероятность причинения вреда из-за невозможности полного контроля за ней со стороны человека».

Очевидно, что роликовые коньки и другие устройства, приводимые в движение мускульной силой, не могут быть отнесены (пункт 1.1 р) Поправок), к СИМ, имеющим электродвигатель, и должны приравниваться к пешеходам.

Очевидно, также, что в зависимости от развиваемой скорости и грузоподъемности, не все СИМ нужно относить к механическим транспортным средствам – например электросамокаты для детей, имеющие ограничение скорости и грузоподъемности, логично приравнять к велосипеду.

Если высокоскоростные СИМ не будут классифицированы как «механические транспортные средства», то будет нарушен баланс прав и ответственности граждан на дорогах, также неясно кто будет администрировать нарушения лиц, управляющих СИМ:

а) Лицо, пострадавшее в результате наезда на него СИМ, будет лишено права на возмещение вреда здоровью и жизни предусмотренного ст. 1079 Гражданского кодекса РФ», тем самым его гражданские права ущемляются.

Гражданская ответственность лица, управляющего СИМ, виновного в наезде на пешехода или на другое СИМ, будет приравнена к гражданской ответственности пешехода, т.е. в несколько раз меньше, чем для водителя механического транспортного средства. Лицо, управляющее СИМ сможет безнаказанно скрыться с места ДТП. Не факт, что это лицо может быть привлечено к ответственности за езду в нетрезвом состоянии, т.к. СИМ, в соответствии с Поправками, не смогут быть

признаны «средством повышенной опасности», а значит не будет оснований для запрета употреблять алкоголь для лиц, управляющих СИМ.

б) Наезд лица, управляющего СИМ на другое СИМ или на пешехода (в том числе на пешеходных переходах, тротуарах, придомовых территориях, велодорожках, в пешеходных зонах и т.д.), уже сейчас не является и не будет являться дорожно–транспортным происшествием, поэтому погибшие и раненые не учитываются и не будут учитываться в статистике дорожно–транспортных происшествий.

в) В Поправках не указано какое Главное управление МВД России будет контролировать соблюдение ограничения скорости СИМ при совмещенном передвижении с пешеходами (20 км/час), в том числе по тротуарам, также не указано кто и как будет контролировать передвижение СИМ по наземным пешеходным переходам со скоростью пешехода. Кто будет заниматься розыском лиц, управляющих электросамокатом, гироскутером, моноколесом, сигвеем, в случае их наезда на пешехода или на аналогичное транспортное средство, не определено. ГИБДД МВД России считает, что это не относится к их сфере деятельности, а участковые полицейские не оснащены технически и имеют достаточно других забот, им некогда заниматься поисками виновников наездов.

3. Поправки в ПДД, ухудшающие безопасность пешеходов, безосновательно отменяя базовый принцип «Правил дорожного движения».

Поправки предусматривают прямое ущемление прав пешеходов на безопасность: пункт 1 2. а), абзац 4 Поправок разрешает в «Пешеходной зоне» передвижение средств индивидуальной мобильности и велосипедистов, в то время как ныне «Пешеходная зона" - территория, предназначенная для движения пешеходов...» (п. 1.2, абзац пятьдесят семь ПДД).

Таким образом, у самых незащищенных участников дорожного движения: пешеходов, в том числе у детей и лиц преклонного возраста, хотят отобрать право на безопасные тротуары, и дворы, придомовые территории, и пешеходные зоны – все более-менее безопасные места в городах и населенных пунктах.

В связи с изложенным, предлагается отклонить подготовленный Минтрансом РФ проект «О внесении изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090.»

Считаем целесообразным поручить МВД России разработку новой редакции изменений, касающихся регулирования передвижения индивидуальных транспортных средств, так как именно МВД России отвечает за безопасность дорожного движения.

Председатель МОД «Союз пешеходов»

В.С. Соколов