

Анастасия ЯЛАНСКАЯ

■ Верховный суд РФ признал гаджеты транспортным средством. Что изменится после этого решения?

ЗАПУТАЛИСЬ В ТЕРМИНАХ

Поводом для исследования суда стал иск автомобилиста, который попал в ДТП с электросамокатом. Его владелец влетел головой в колесо машины Давида Чепечяна и погиб на месте. Полиция возбудила уголовное дело за нарушение ПДД и эксплуатацию транспортных средств, повлекшие смерть человека. Адвокат Чепечяна пыталась добиться от Верховного суда признания, что электросамокатчики - пешеходы, которые не имеют права выезжать на проезжую часть. Но ВС счел законным положение, позволяющее отнести их к транспортным средствам.

Путаницы в терминах можно было избежать, если бы новую технику официально отнесли хоть к какой-то категории. Как навести порядок с модными гаджетами, «СВ» рассказал депутат Госдумы, зампред Комиссии ПС по вопросам экологии, природопользования и ликвидации последствий аварий Николай Валуев.

НЕТ ТЕЛА - НЕТ ДЕЛА

- Может ли что-то измениться в правовом поле после решения Верховного суда?

- Пока рано давать прогнозы. Решение ВС - первый шаг к нормативному урегулированию ситуации, которое пока не поспевает за всенародной любовью к индивидуальному электротранспорту.

С одной стороны, логично было бы считать их транспортным средством. Когда появляются правила, появляются нарушители, а значит, и законное наказание. А пока все как в пословице: «Нет тела - нет дела».

С другой стороны, если это транспорт, он должен передвигаться по дорожному полотну. При этом у владельцев не потребуют ни водительского удостоверения, ни средств защиты, ни тех же зеркал заднего вида. А знание правил, как и возраст гонщиков, никто не будет проверять. Автомобилисты, и без того невероятно опасаящиеся непредсказуемых и очень маневренных велосипедистов, мотоциклистов, будут не рады такому соседству.

Прежде чем говорить о законодательном регулировании, следует подготовить городскую инфраструктуру, сделать приличные велодорожки. Эту проблему нужно решить Минтрансу

Николай ВАЛУЕВ:

ЭЛЕКТРОСАМОКАТЧИКИ ДОЛЖНЫ СДАВАТЬ ЭКЗАМЕН ПДД



Популярные и безбидные с виду устройства все чаще становятся угрозой для окружающих.

вместе с заинтересованными ведомствами.

- У водителей электросамокатов не потребуют права, если их признают транспортным средством?

- Это все-таки более ограниченный способ передвижения по сравнению с автомобилями или мопедами. Они ведь не нужны, скажем, велосипедистам.

- Другие правила могут ввести? Например, требование носить

шлем или вешать на электросамокат номер.

- Их наличие - это уже другой разговор. С помощью номера можно будет идентифицировать и найти владельца самоката, если он попадет в ДТП, собьет пешехода или в принципе нарушит ПДД. А в некоторых странах самокат еще нужно оборудовать гудком, передними и задними фарами, зеркалом заднего вида, а на водителе должна быть светоотражающая одежда.

А КАК В РБ?

СРЕДСТВА ПЕРСОНАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ

- Как решают проблему в Беларуси?

- Электросамокаты, гироскутеры, моноколеса, сигвеи и прочие устройства отнесли в ПДД к средствам персональной мобильности. Теперь передвигаться на них можно будет по велосипедной дорожке, а если ее нет - по тротуару, пешеходной дорожке, обочине со скоростью не больше 25 километров в час. А детям до четырнадцати лет запретили пользоваться гаджетами вне жилой или пешеходной зоны.

Однако и там есть вопросы - по поводу шлема, номера, экзамена на знание ПДД. Думаю, белорусы обратят на это внимание. Ведь резонансные ДТП с участием электротранспорта в республике уже происходили.

Печально, что любой проблемой страны начинают заниматься только после событий, дающих сигнал, что «рынок» сам не справляется.

ИМЕЙ В ВИДУ

Чаще всего в аварии самокатчики попадают на проезжей части. Например, в октябре в Москве скутермен влетел в «газель» и разбился насмерть.

В будущем число таких ДТП может увеличиться: по данным ретейлеров и маркетплейсов, продажи скутеров и моноколов в России за год выросли в три - шесть раз.

Было бы уместным ужесточить отбор пользователей сервисов кикшеринга - ввести тест и верификацию возраста. Такой опыт есть в Японии: человек, прибегающий к услугам каршеринга, должен пройти своеобразный экзамен на знание ПДД в приложении без единой ошибки. В каком виде это может быть реализовано - решат профильные ведомства, выслушав автоэкспертов, автошколы и ГАИ.

МАКСИМУМ 25 КИЛОМЕТРОВ В ЧАС

- Оптимальная скорость для устройств, чтобы они были безопасными?

- Ограничения зависят от городской инфраструктуры: наличия велодорожек и полос для общественного транспорта, разрешенной скорости для автомобилистов и плотности движения пешеходов на тротуарах. В среднем, по опыту наших соседей, это 20 - 25 километров в час.

- А что-то вроде ОСАГО может для них появиться?

- Страхование гражданской ответственности для электросамокатов - тоже вполне адекватное решение, его уже практикуют в мире.

- Что делать с уличными пунктами проката, которые в той же Москве простаивают с весны до самой осени почти на каждом углу?

- Пункты в самых неподходящих для этого местах вызывают раздражение у пешеходов и затрудняют движение. Но больше претензий к пользователям кикшеринга, которые бросают самокаты где попало. Их нужно штрафовать и блокировать при повторном нарушении, чтобы взять гаджет они больше не смогли.

ОБГОНЯТЬ МАШИНЫ НЕЛЬЗЯ

В октябре 2021 года Минтранс и МВД России представили поправки в ПДД, касающиеся электросамокатов, гироскутеров, сигвеев и моноколов:

❖ Максимальную скорость гаджетов предложили ограничить 25 километрами в час, а их вес в местах для пешеходов - 35 килограммами.

❖ Кататься на электротранспорте детям до семи лет хотят разрешить только в сопровождении взрослых и лишь по тротуарам, пешеходным и велосипедным дорожкам.

❖ С четырнадцати лет можно будет

встать на самокат или моноколесо одному и даже выезжать на обочину дороги или правый край проезжей части. Но только если поблизости нет тротуаров и пешеходных дорожек, а на дороге действует ограничение скорости до шестидесяти километров в час. При этом объезжать или обгонять проезжающие мимо машины будет нельзя.

❖ Водители электротранспорта должны будут реагировать на сигналы регулировщика для пешеходов.

Закон собирались принять до весны 2022 года, но процесс затянулся.

ПРАВИЛА

АВАРИИ ЗА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ 2021 ГОДА

112 ДТП (+195 %)
2 человека погибли
119 ранены

Количество в регионах

Москва	24
Санкт-Петербург	22
Краснодарский край	12
Татарстан	7
Свердловская область	6



По данным МВД России.