**Рекомендации**

**Общественной палаты Российской Федерации**

**по итогам круглого стола на тему:**

**«Средства индивидуальной мобильности.**

**Изменения в Правила дорожного движения»**

17 августа 2020 года г. Москва

Общественной палатой Российской Федерации (далее – Общественная палата) по инициативе Комиссии Общественной палаты по безопасности и взаимодействию с ОНК совместно с общественной организацией «Всероссийское общество автомобилистов» проведен круглый стол на тему: «Средства индивидуальной мобильности. Изменения в Правила дорожного движения» (далее – круглый стол, мероприятие).

В работе круглого стола приняли участие члены Общественной палаты, представители Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, Министерства просвещения Российской Федерации, Общественного совета при Министерстве образования Московской области, научно-исследовательских и общественных организаций, экспертного сообщества и средств массовой информации.

Участники круглого стола обсудили разработанный Министерством транспорта Российской Федерации «пакет» изменений в Правила дорожного движения (далее – Изменения) в части определения статуса новых участников дорожного движения, использующих современные технические средства передвижения, в том числе электросамокаты, гироскутеры, мотоколеса, сигвеи и другие. Соответствующий проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090» (далее – проект постановления) 20 апреля 2020 года был размещен для общественного обсуждения на Федеральном портале проектов нормативных правовых актов (<https://regulation.gov.ru/p/99009>).

В последние годы с учетом развития технологий широкое распространение находит использование современных технических средств индивидуального передвижения с электродвигателем или без такового (электросамокаты, гироскутеры, мотоколеса, сигвеи и другие). В крупных городах открываются прокатные пункты современных средств индивидуального передвижения, растут скорости движения данных устройств, и, как следствие, риски попадания граждан, использующих новые технические средства индивидуального передвижения, и иных участников дорожного движения в дорожно-транспортные происшествия (далее – ДТП).

По данным официальной статистики аварийности, в 2018 году в Российской Федерации зафиксировано 39 ДТП с участием персональных электрических средств передвижения малой мощности, в которых получили ранения 40 человек (погибших не было). За шесть месяцев 2019 года совершено 40 таких ДТП, 39 человек ранены, 2 погибли[[1]](#footnote-1).

С учетом изложенного необходимость проработки и развития нормативно-правовой базы по регулированию отношений, связанных с использованием новых технических средств индивидуального передвижения, в современных условиях представляется очевидной.

Указанному вопросу уделяется большое внимание не только в России, но и за рубежом. Как отмечено в пояснительной записке к проекту постановления, вводимые нормы в некоторых странах предполагаются в виде локального эксперимента или временного решения, единое универсальное решение в настоящее время отсутствует. Так, например, в Швеции запрещено использовать на дорогах общего пользования электросамокаты с электродвигателем мощностью выше 250 Вт, максимальная скорость для их движения установлена 20 км/ч. В Испании некоторые города запретили использование электросамокатов в пешеходных зонах, готовятся изменения общенациональных правил, включающие запрет движения по тротуарам, ограничение скорости до 25 км/ч и обязательное страхование.

Согласно пояснительной записке к проекту постановления одной из целей подготовленных Министерством транспорта Российской Федерации Изменений является урегулирование безопасной интеграции в пешеходное и велосипедное движения лиц, управляющих техническими средствами индивидуальной мобильности. В указанных целях предлагается:

* ввести в ПДД нового участника дорожного движения – лицо, использующее для передвижения средство индивидуальной мобильности, при этом в определении термина «пешеход» исключить приравнивание к пешеходам лиц старше 7 лет, «использующих для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства» (подпункт «л» пункта 1.1 Изменений);
* ввести новый термин и его определение «средство индивидуальной мобильности» – устройство, предназначенное для передвижения человека посредством использования электродвигателя (электродвигателей) и (или) мускульной энергии человека (роликовые коньки, самокаты, электросамокаты, скейтборды, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства), за исключением велосипедов и инвалидных колясок (подпункт «р» пункта 1.1 Изменений);
* установить преимущество (приоритет) пешеходов во всех случаях совмещенного движения с велосипедистами и лицами, использующими для передвижения средство индивидуальной мобильности (далее – СИМ) (пункт 1.32 Изменений);
* во всех случаях совмещенного движения с пешеходами установить максимальную скорость движения велосипедистов и лиц, использующих для передвижения СИМ, – 20 км/ч (пункт 1.32 Изменений);
* установить, что лица в возрасте до 7 лет могут передвигаться на велосипедах и СИМ по тротуарам, пешеходным и велопешеходным дорожкам (на стороне движения пешеходов), пешеходным зонам (пункт 1.30 Изменений);
* установить, что лица в возрасте от 7 до 14 лет, использующие для передвижения СИМ, должны двигаться по тротуарам, пешеходным, велосипедным и велопешеходным дорожкам (на стороне для движения велосипедистов) (пункт 1.29 Изменений);
* установить, что лица старше 14 лет, использующие для передвижения СИМ, должны двигаться по велосипедным полосам, велосипедным и велопешеходным дорожкам, проезжей части велосипедных зон; при отсутствии указанной инфраструктуры возможно движение по тротуарам и пешеходным дорожкам; при отсутствии тротуаров и пешеходных дорожек разрешается движение по обочине; движение по правому краю проезжей части дорог допускается только на дорогах, имеющих ограничение максимальной скорости 60 км/ч, и для средства индивидуальной мобильности, соответствующих определенных техническим требованиям (пункт 1.28 Изменений);
* ввести новый дорожный знак 3.35 «Движение лиц на средствах индивидуальной мобильности запрещено» и новые дорожные знаки (таблички) 8.27 «Лица на средствах индивидуальной мобильности», 8.28 «Кроме лиц на средствах индивидуальной мобильности» (подпункты «б» и «ж» пункта 1.43 Изменений).

Актуальность определения правового статуса участников дорожного движения, использующих современные технические средства передвижения, и необходимость правового регулирования безопасного использования таких устройств передвижения не оспариваются и поддерживаются участниками мероприятия.

Однако предлагаемые Министерством транспорта Российской Федерации Изменения в части регулирования использования СИМ и обеспечения безопасности всех участников дорожного движения представляются недостаточно проработанными.

1. Согласно проектируемым в подпунктах «д» и «л» пункта 1.1 Изменений нормам предусмотрено исключение СИМ из категории механических транспортных средств[[2]](#footnote-2), а лиц, управляющих СИМ, – из категории пешеходов. При этом в соответствии с проектируемой в подпункте «с» пункта 1.1 Изменений нормой лица, использующие для передвижения СИМ, будут являться участниками дорожного движения.

Кроме того, в соответствии с проектируемым в подпункте «р» пункта 1.1 Изменений определением под СИМ предлагается понимать устройство, имеющее одно или несколько колес (роликов), *предназначенное для передвижения человека* посредством использования двигателя (двигателей) и (или) мускульной энергии человека (роликовые коньки, самокаты, электросамокаты, скейтборды, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и аналогичные средства), за исключением велосипедов и инвалидных колясок.

Следует отметить, что в соответствии с абзацем пятьдесят восьмым пункта 1.2 ПДД *под транспортным средством* понимается устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. В то же время согласно абзацу восемь пункта 1.2 ПДД *водитель – это лицо, управляющее каким-либо транспортным средством*.

Совокупный анализ указанных выше проектируемых и действующих в ПДД норм одновременно с позицией Верховного Суда Российской Федерации, в соответствии с которой при рассмотрении дел об административных правонарушениях в области дорожного движения необходимо учитывать, что *управление транспортным средством представляет собой целенаправленное воздействие на него лица, в результате которого транспортное средство перемещается в пространстве (вне зависимости от запуска двигателя)[[3]](#footnote-3)*, позволяет сделать вывод о том, что СИМ могут быть отнесены к транспортным средствам, а лица, управляющие СИМ, – к водителям транспортных средств.

В соответствии с примечанием к статье 12.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях под транспортным средством в настоящей статье следует понимать автомототранспортное средство с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания более 50 куб. см или *максимальной мощностью электродвигателя более 4 кВт и максимальной конструктивной скоростью более 50 км/ч,* а также прицепы к нему, подлежащие государственной регистрации, а в других статьях настоящей главы также трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право. При этом в соответствии с указанными выше разъяснениями Верховного Суда Российской Федерации в целях главы 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях мопед считается транспортным средством.

В соответствии с абзацем девятнадцатым пункта 1.2 ПДД мопед – это 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*. К мопедам приравниваются квадро?циклы, имеющие аналогичные технические характеристики.

Участники круглого стола отмечают, что в настоящее время на рынке присутствуют технические средства индивидуального передвижения, подпадающие под проектируемое определение СИМ, имеющие различные конструктивные и технические характеристики и отличающиеся друг от друга:

* по способу приведения в движение (использование мускульной силы или энергия электрического двигателя);
* наличию/отсутствию гироскопической стабилизации;
* по мощности двигателя и показателю максимального развития скорости движения;
* по оснащению системами торможения и световым оборудованием.

В зависимости от указанных конструктивных и технических характеристик СИМ будут представлять разную степень опасности причинения вреда жизни и здоровью участников дорожного движения, а, следовательно, требуют дифференцированного подхода к регулированию их использования.

Так, например, как отметили участники мероприятия, некоторые модели электросамокатов могут иметь мощность электромоторов от 250 до 800 Вт и развивать скорость от 25 до 45 км/ч, а сигвей в зависимости от модели развивает скорость до 50 км/ч. Кроме того, в настоящее время имеются сервисы, предоставляющие услуги по модернизации электрических СИМ в целях улучшения мощностных характеристик и максимальной скорости.

Таким образом, при определенных обстоятельствах электросамокат может подпадать под определение «мопед», предусмотренное в ПДД, а, следовательно, на основании позиции Верховного Суда Российской Федерации, приведенной выше, рассматриваться в качестве транспортного средства, на право управления которым предусмотрена выдача водительских удостоверений[[4]](#footnote-4) и за управление которым в состоянии опьянения предусмотрено лишение права управления транспортным средством (статья 12.8 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях).

Данные выводы, в частности, подтверждаются складывающейся административной и судебной практикой.

В последнее время все чаще в отношении лиц, управляющих электросамокатом, сотрудники Госавтоинспекции составляют протоколы об административных правонарушениях за нарушение ПДД, в частности, за езду в состоянии алкогольного опьянения. При привлечении таких лиц к административной ответственности за нарушение ПДД при определении их правового статуса зачастую сотрудники Госавтоинспекции и суды исходят из характеристик управляемого ими технического средства, в частности, в случае электросамокатов – это мощность электродвигателя. Так, Московский городской суд подтвердил правильность выводов судов первой и второй инстанции о том, что электросамокат, технические характеристики которого соответствуют виду транспортного средства «мопед», может быть признан транспортным средством, а управляющее им лицо – водителем[[5]](#footnote-5).

Отдельное внимание участники мероприятия уделили вопросам ответственности новых участников дорожного движения за нарушения ПДД.

При введении в действие проектируемых в Изменениях норм лицо, использующее для передвижения СИМ, в случае нарушения ПДД, повлекшего по неосторожности причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего, может быть в силу части 2 статьи 12.30 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях подвергнуто административной ответственности в виде административного штрафа в размере от одной тысячи до одной тысячи пятисот рублей, в то время как для водителя транспортного средства за аналогичное правонарушение предусмотрена ответственность в виде административного штрафа в размере от двух тысяч пятисот рублей до двадцати пяти тысяч рублей или лишение права управления транспортными средствами на срок от одного года до двух лет (статья 12.24 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях).

Ответственность за невыполнение обязанностей в связи с ДТП (например, не покидать место происшествия) в соответствии с диспозицией статьи 12.27 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях для лиц, использующих для передвижения СИМ, и вовсе не установлена.

Учитывая изложенное, в целях единообразного применения проектируемых в Изменениях норм в части регулирования использования СИМ и обеспечения безопасности дорожного движения представляется целесообразным:

* установить классификацию СИМ в зависимости от конструктивных и технических характеристик и других особенностей (тип, мощность двигателя, максимальная скорость и т.д.);
* внести изменения в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части установления дифференцированной ответственности для лиц, использующих для передвижения СИМ, за нарушение ПДД с учетом тяжести причиненного вреда и ущерба здоровью или жизни потерпевшего в зависимости от конструктивных и технических характеристик и других особенностей СИМ.

Указанные меры позволят при возникновении ДТП с участием (по вине) лиц, использующих для передвижения СИМ, и привлечении их к ответственности за нарушения ПДД в соответствии с положениями главы 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях четко определить правовой статус такого участника дорожного движения и избрать адекватную совершенному деянию меру наказания.

Кроме того, представляется необходимым предусмотреть в Изменениях норму, в соответствии с которой на лиц, управляющих СИМ, оборудованных электродвигателем (электродвигателями) с мощностью более 0,25 кВт, тормозной системой, звуковым сигналом, светоотражателями и фарами, являющихся источниками повышенной опасности, будут распространяться в полной мере права и обязанности водителей мопедов, включая обязанность получения права на управление транспортным средством (постановление Правительства Российской Федерации от 24 октября 2014 года № 1097 «О допуске к управлению транспортным средством») и запрет на передвижение по дороге без застегнутого мотошлема (абзац седьмой пункта 24.8 ПДД).

1. Принимая во внимание тот факт, что в зависимости от конструктивных и технических характеристик и иных особенностей СИМ могут являться источником повышенной опасности, предлагается нормативно установить:

* для лиц, использующих для передвижения СИМ, возможность *добровольного страхования гражданской ответственности*, а в случае, если СИМ оборудованы электродвигателем (электродвигателями) с мощностью более 0,25 кВт, тормозной системой, звуковым сигналом, светоотражателями и фарами, по основаниям, изложенным в пункте 1 настоящих рекомендаций, – *обязательное страхование гражданской ответственности*, посредством внесения соответствующих изменений в Федеральный закон от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»;
* требования к производителям и поставщикам СИМ об обязательном указании конструктивных и технических характеристик СИМ и других особенностей (мощность двигателя, максимальная скорость и т.д.), а также требований к минимальной комплектации СИМ[[6]](#footnote-6) (тормозная система, фары, световозвращатели и т.д.).

1. В соответствии с пунктом 1.28 Изменений предлагается раздел 24 в редакции пункта 1.26 Изменений «Дополнительные требования к движению велосипедистов, водителей мопедов и лиц, использующих для передвижения средства индивидуальной мобильности» дополнить пунктом 24.2.1, устанавливающим *возможность движения лиц в возрасте старше 14 лет*, использующих для передвижения СИМ:
2. по обочине – в случае, если отсутствуют велосипедная и велопешеходная дорожки, полоса для велосипедистов, тротуар, пешеходная дорожка либо отсутствует возможность двигаться по ним;
3. *по правому краю проезжей части дороги* при соблюдении одновременно следующих условий:

* отсутствуют велосипедная и велопешеходная дорожки, полоса для велосипедистов, тротуар, пешеходная дорожка, обочина либо отсутствует возможность двигаться по ним;
* на дороге разрешено движение транспортных средств со скоростью не более 60 км/ч, а также движение велосипедов;
* СИМ оборудовано электродвигателем (электродвигателями), тормозной системой, звуковым сигналом, световозвращателями белого цвета спереди, оранжевого или красного цвета с боковых сторон, красного цвета сзади, фарой (фонарем) белого цвета спереди.

Следует отметить, что в соответствии с частью 1 статьи 54 Семейного кодекса Российской Федерации лицо, не достигшее возраста восемнадцати лет (совершеннолетия), *признается ребенком*.

Таким образом, разработчики Изменений фактически устанавливают возможность передвижения по проезжей части детей без соблюдения каких-либо требований безопасности (дополнение абзаца седьмого пункта 24.8 ПДД запретом для лиц, использующих для передвижения СИМ, двигаться по дороге без застегнутого мотошлема в Изменениях не предусмотрено).

В соответствии с частью 2 статьи 26 Федерального закона от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» право на управление транспортными средствами категории «М» предоставляется лицам, *достигшим шестнадцатилетнего возраста*.

Кроме того, в соответствии с частью 1 статьи 2.3 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях административной ответственности подлежит лицо, достигшее к моменту совершения административного правонарушения *возраста шестнадцати лет*.

Учитывая изложенное, предлагается в проектируемом пункте 24.2.1 ПДД (пункт 1.28 Изменений) установить возможность движения по обочине и по правому краю проезжей части дороги лицам, использующим для передвижения СИМ, *в возрасте старше 16 лет*.

Кроме того, предлагается Изменения дополнить нормой, устанавливающей минимальный возраст лиц, которые могут использовать для передвижения СИМ, оборудованные электродвигателем (электродвигателями), с учетом их конструктивных, технических и иных особенностей.

1. Проектируемые в пунктах 1.20 и 24.3 Изменений нормы предусматривают возможность передвижения лиц, использующих СИМ, в жилой зоне как по тротуарам, так и по проезжей части, а также движение лиц в возрасте от 7 до 14 лет, использующих СИМ, только по тротуарам, пешеходным, велосипедным и велопешеходным дорожкам, а также в пределах пешеходных зон.

В пункте 1.32 Изменений предлагается установить норму, в соответствии с которой скорость движения велосипедистов и лиц, использующих для передвижения СИМ, во всех случаях совмещенного движения с пешеходами не должна превышать 20 км/ч. При этом в случае, если движение лица, использующего СИМ, подвергает опасности или создает помехи для движения пешеходов, то лицо, использующее СИМ, должно спешиться или снизить скорость до скорости, не превышающей скорость движения пешеходов. Во всех случаях совмещенного с пешеходами движения велосипедистов и лиц, использующих СИМ, пешеходы имеют приоритет.

Участники круглого стола полагают, что предлагаемые разработчиком указанные выше Изменения не отвечают требованиям, установленным в действующей редакции пункта 1.5 ПДД, в соответствии с которыми участники дорожного движения должны действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда другим участникам.

Представители Межрегионального общественного движения за права пешеходов – «Союз пешеходов» в ходе мероприятия озвучили данные проведенных исследований, из которых следует, что остановочный путь СИМ выше, чем у автомобиля, движущегося со скоростью 20 км/ч, и составляет в зависимости от модели от 5 до 8,5 метров. При этом остановочный путь СИМ с гироскопической стабилизацией напрямую зависит от массы тела лица, им управляющего. Кроме того, СИМ, которые приводятся в движение мускульной силой, и СИМ с гироскопической стабилизацией в принципе не оснащены тормозной системой.

При таких обстоятельствах остается неясным, каким образом при внедрении указанных выше Изменений будет реализовано право пешеходов на преимущество передвижения в жилой зоне и на тротуарах.

Участники круглого стола отдельно отметили, что пояснительная записка к проекту постановления не содержит обоснований для возможности установления лицам, использующим СИМ, разрешенной скорости передвижения по тротуарам и пешеходным зонам 20 км/ч. В частности, отсутствуют данные:

* о средней ширине тротуаров в населенных пунктах;
* об интенсивности и плотности пешеходных потоков на тротуарах в «часы пик»;
* о длине остановочного пути для СИМ в зависимости от их конструктивных и технических характеристик и иных особенностях;
* о результатах краш-тестов в целях оценки последствий наездов СИМ на пешеходов.

По мнению участников мероприятия, только с учетом указанных данных может быть установлена допустимая скорость передвижения лиц, использующих СИМ, на тротуарах, в жилой и пешеходной зоне.

Кроме того, в целях недопустимости создания опасности для движения на тротуарах, в жилых и пешеходных зонах и причинения вреда жизни и здоровью участников дорожного движения представляется необходимым в Изменениях более четко прописать условия, при которых лица, использующие СИМ, могут передвигаться по тротуарам, в жилых и пешеходных зонах, например, двигаться строго по правому краю тротуара и т.д.

1. Обоснованные опасения участников мероприятия вызывает обеспечение осуществления контроля за выполнением ряда проектируемых норм.

В частности, остается неясным механизм измерения скорости движения лица, использующего СИМ, во всех случаях совмещенного движения с пешеходами (пункт 1.32 Изменений), а также способы выявления случаев использования для передвижения СИМ в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящим под угрозу безопасность движения (пункт 1.38 Изменений).

1. В соответствии с пунктом 1.3 ПДД участники дорожного движения обязаны знать и соблюдать относящиеся к ним требования ПДД.

Согласно проектируемым в Изменениях нормам новыми участниками дорожного движения, в том числе использующими для передвижения источники повышенной опасности (см. пункт 1 настоящих рекомендаций), будут являться дети. Таким образом, представляется необходимым особое внимание уделить просвещению детей вопросам безопасного использования СИМ, включая соответствующие требования ПДД, и привлечению в указанных целях родителей и родительских объединений.

Как отметили участники мероприятия, зачастую дети и родители, приобретая СИМ, воспринимают его в большей степени как модный девайс, нежели средство передвижения. Введение в действие проектируемых в Изменениях норм потребует изучения не только правил их эксплуатации и поведения на дорогах, но и соответствующих мер ответственности.

Учитывая изложенное, в целях профилактики детского дорожно-транспортного травматизма представляется необходимым:

* законодательно установить требования для производителей, поставщиков, продавцов и арендодателей СИМ прикладывать к инструкции по эксплуатации СИМ памятку с информацией по основам управления СИМ и необходимостью соблюдения ПДД;
* на базе общеобразовательных организаций организовать просвещение детей, родителей и родительских объединений по вопросам безопасной эксплуатации СИМ (использование специальных шлемов и других защитных устройств, световозвращающих элементов, безопасных маршрутов и т.д.);
* использовать возможности средств массовой информации и социальных сетей в вопросах просвещения безопасности дорожного движения, в том числе безопасного использования СИМ.

1. Участники мероприятия пришли к единому мнению о том, что вопросы правового регулирования использования СИМ и обеспечение безопасности дорожного движения должны рассматриваться в комплексе. Важным представляется развитие дорожной инфраструктуры, в связи с чем предлагается рассмотреть возможность включения в федеральный проект «Безопасность дорожного движения»[[7]](#footnote-7) мероприятий по выделению специальных полос (дорожек) для движения велосипедов и СИМ.

По мнению участников мероприятия, предлагаемые разработчиком Изменения не направлены на обеспечение безопасности участников дорожного движения и не будут способствовать достижению целей и показателей федерального проекта «Безопасность дорожного движения» в части снижения смертности в результате ДТП в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом – до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тысяч населения к 2024 году.

Учитывая изложенное, по итогам прошедшего мероприятия Общественная палата рекомендует:

**Правительству Российской Федерации, Министерству транспорта Российской Федерации и Главному управлению по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации** рассмотреть возможность:

1. Передать на доработку проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090» *в части правового регулирования безопасного использования средств индивидуальной мобильности* федеральному органу исполнительной власти, осуществляющему функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области обеспечения безопасности дорожного движения.
2. При доработке проекта постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090» учесть изложенные выше замечания и предложения, в том числе:

* установить в ПДД классификацию СИМ в зависимости от конструктивных и технических характеристик и других особенностей (тип, мощность двигателя, максимальная скорость и т.д.);
* внести изменения в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части установления дифференцированной ответственности лиц, использующих для передвижения СИМ, за нарушение ПДД с учетом тяжести причиненного вреда и ущерба здоровью или жизни потерпевшего в зависимости от конструктивных и технических характеристик и других особенностей СИМ;
* распространить на лиц, управляющих СИМ, оборудованных электродвигателем (электродвигателями) с мощностью более 0,25 кВт, тормозной системой, звуковым сигналом, светоотражателями и фарами, являющимися источниками повышенной опасности, права и обязанности, установленные для водителей мопедов, включая обязанность получения права на управление транспортным средством (постановление Правительства Российской Федерации от 24 октября 2014 года № 1097 «О допуске к управлению транспортным средством») и запрет на передвижение по дороге без застегнутого мотошлема (абзац седьмой пункта 24.8 ПДД);
* предусмотреть для лиц, использующих для передвижения СИМ, возможность добровольного страхования гражданской ответственности, а в случае, если СИМ оборудованы электродвигателем (электродвигателями) с мощностью более 0,25 кВт, тормозной системой, звуковым сигналом, светоотражателями и фарами, по основаниям, изложенным в пункте 1 настоящих рекомендаций, – обязательное страхование гражданской ответственности посредством внесения соответствующих изменений в Федеральный закон от 25 апреля 2002 года № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»;
* установить возможность движения по обочине и по правому краю проезжей части дороги лицам, использующим для передвижения СИМ, в возрасте *старше 16 лет*;
* установить минимальный возраст лиц, которые могут использовать для передвижения СИМ, оборудованные электродвигателем (электродвигателями), с учетом их конструктивных, технических и иных особенностей;
* установить условия, при которых лица, использующие СИМ, могут передвигаться по тротуарам, в жилых и пешеходных зонах, например, двигаться строго по правому краю тротуара и т.д.

1. В целях определения и установления допустимой скорости передвижения лиц, использующих СИМ, во всех случаях совмещенного движения с пешеходами провести исследования по определению:

− средней ширины тротуаров в населенных пунктах;

− интенсивности и плотности пешеходных потоков на тротуарах в «часы пик»;

− длины остановочного пути для СИМ в зависимости от их конструктивных и технических характеристик и иных особенностях, а также краш-тесты в целях оценки последствий наездов СИМ на пешеходов.

1. Включения в федеральный проект «Безопасность дорожного движения» мероприятий по развитию дорожной инфраструктуры, в частности, выделения специальных полос (дорожек) для движения велосипедов и СИМ.

**Министерству промышленности и торговли Российской Федерации**

Рассмотреть возможность нормативного установления:

1. требований к производителям и поставщикам СИМ об обязательном указании их конструктивных и технических характеристик и других особенностей (мощность двигателя, максимальная скорость и т.д.), а также требований к минимальной комплектации СИМ (тормозная система, фары, световозвращатели и т.д.);
2. требований для производителей, поставщиков, продавцов и арендодателей СИМ прикладывать к инструкции по эксплуатации СИМ памятку с информацией по основам управления СИМ и необходимостью соблюдения ПДД.

**Министерству просвещения Российской Федерации** рассмотреть возможность:

* организации на базе общеобразовательных организаций просвещения детей, родителей и родительских объединений по вопросам безопасной эксплуатации СИМ (использование специальных шлемов и других защитных устройств, световозвращающих элементов, безопасных маршрутов и т.д.);
* использования возможностей средств массовой информации и социальных сетей в вопросах просвещения детей необходимости соблюдения правил дорожного движения, в том числе безопасного использования СИМ.

1. <https://гибдд.рф/news/item/19784> [↑](#footnote-ref-1)
2. В соответствии с абзацем 18 пункта 1.2 ПДД под механическим транспортным средством понимается транспортное средство, приводимое в движение двигателем. Термин распространяется также на любые тракторы и самоходные машины. [↑](#footnote-ref-2)
3. Пункт 2 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 25 июня 2019 года № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях». [↑](#footnote-ref-3)
4. Постановление Правительства Российской Федерации от 24 октября 2014 года № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами». [↑](#footnote-ref-4)
5. Постановление Московского городского суда от 29 ноября 2019 года № 4а-7610/2019. [↑](#footnote-ref-5)
6. В тех случаях, когда это позволяет конструкция СИМ. [↑](#footnote-ref-6)
7. Паспорт федерального проекта «Безопасность дорожного движения» утвержден протоколом заседания проектного комитета по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» от 20 декабря 2018 года № 4. [↑](#footnote-ref-7)