

О ПРОБЛЕМЕ НАЕЗДОВ НА ПЕШЕХОДОВ, СОВЕРШАЕМЫХ ВЕЛОСИПЕДИСТАМИ*С.Б. Наумов, М.М. Исаев**

Аннотация. Статья посвящена рассмотрению проблемы совершаемых велосипедистами наездов на пешеходов, обусловленной противоречивыми положениями, регламентирующими порядок учета дорожно-транспортных происшествий, а также недостаточно проработанным правовым статусом велосипедиста как участника дорожного движения.

Ключевые слова: велосипедист, дорожно-транспортное происшествие, наезд на пешехода, учет, государственная статистическая отчетность

ABOUT THE PROBLEM OF PEDESTRIAN COLLISIONS BY BIKE*S.B. Naumov, M.M. Isaev **

Abstract. The article is devoted to the consideration of the problem of pedestrian collisions made by cyclists, due to contradictory provisions governing the procedure for accounting for road accidents, as well as the insufficiently developed legal status of a cyclist as a road user.

Keywords: cyclist, road traffic accident, hitting a pedestrian, accounting, state statistical reporting

На протяжении последних лет наблюдалась тенденция устойчивого роста количества наездов велосипедистов на пешеходов (рис. 1). Так, в 2019 году зарегистрировано 211 (+24,9%) таких ДТП, в которых 2 (стаб.) человека погибло и 221 (+25,6%) получил ранения; из получивших ранения более трети составили дети в возрасте до 16 лет (84, +55,6%).

Велосипедист как участник дорожного движения, в соответствии с п. 1.3 Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 (далее – ПДД РФ), обязан знать и соблюдать относящиеся к нему требования ПДД РФ, сигналов светофоров, знаков и разметки, а также выполнять распоряжения регулировщиков. Наряду с этим он должен действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда (п. 1.5 ПДД РФ).

В действующем законодательстве порядок участия велосипедистов в дорожном движении детально регламентирован разделом 24 ПДД.

Согласно п. 24.1 ПДД РФ движение велосипедистов в возрасте старше 14 лет должно осуществляться по велосипедной, велопешеходной дорожкам или по полосе для велосипедистов.

Вместе с тем при отсутствии перечисленных элементов дорожной инфраструктуры допускается движение по тротуару или пешеходной дорожке, что является вынужденной мерой и требует от велосипедиста повышенной осторожности ввиду непосредственного взаимодействия с другими участниками дорожного движения, характеризующимися большей уязвимостью, – пешеходами.

Именно поэтому, если движение велосипедиста подвергает опасности или создает помехи для движения иных лиц, в соответствии с п. 24.6 ПДД РФ, он должен спешиться и вести велосипед в руках, руководствуясь требованиями ПДД РФ для пешеходов.

Несоблюдение предписаний может привести к событиям, сопряженным с гибелью людей, получением вреда здоровью, а также с причинением материального ущерба. Обращаем внимание на то, что подобные ситуации умышленно не названы дорожно-транспортными происшествиями (далее – ДТП), поскольку содержание положений правовых актов, регламентирующих порядок учета ДТП, порождает неоднозначное понимание и имеет противоречивый характер, что будет подробно рассмотрено далее.

Наряду с этим правовой статус велосипедиста при участии в дорожном движении имеет некие

* *Сергей Борисович Наумов*,
аналитик отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения ФКУ «Научный центр БДД МВД России»
Контакты: ул. Поклонная, д. 17, Москва, Россия, 121170
E-mail: snaumov40@mvd.ru
Тел: 8(499)1488583

* *Максим Михайлович Исаев*,
научный сотрудник отделения анализа аварийности отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения ФКУ «Научный центр БДД МВД России»
Контакты: ул. Поклонная, д. 17, Москва, Россия, 121170
E-mail: misaev56@mvd.ru
Тел: 8(499)1488370

* *Sergey B. Naumov*,
analyst of the Department of studying problems of normative legal and analytical support of Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation»

* *Maxim M. Isaev*,
researcher of the Accident analysis division, Department for studying problems of regulatory legal and analytical support of Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation»

пробелы, негативным образом сказывающиеся на безопасности, а также на дисциплинированности данных участников дорожного движения [1].

Так, например, остаются непонятными обязанности велосипедиста в связи с ДТП, поскольку, несмотря на логическую взаимосвязь, данная категория участников дорожного движения обособлена от водителя, в связи с чем распространение пунктов 2.5-2.6 ПДД РФ ставится под сомнение.

Учитывая, что значительная часть наездов на пешеходов, совершаемых велосипедистами, происходит в попутном направлении, т.е. сзади, целесообразна проработка правового регулирования вопроса о повышении информативности велосипеда для других участников дорожного движения посредством обязательного использования звукового сигнала, световых приборов и световозвращателей (в действующей редакции ПДД РФ эти меры имеют рекомендательный характер).

Не представляется возможным решение вопроса об ограничении скорости передвижения велосипедов в местах непосредственного взаимодействия с пешеходами.

Далеко не на всех велосипедах имеются спидометры, отсутствует норма об обязательном их наличии в исправном состоянии, в связи с чем велосипедист не может контролировать скорость движения, а отсутствие необходимости регистрации велосипедов и присвоения им идентификационных номеров наряду с отсутствием технических возможностей не позволяют осуществлять фиксацию в автоматическом режиме фактов превышения установленной скорости движения с последующим принятием мер административной ответственности.

Кроме того, реализация механизма применения мер ответственности к велосипедистам свидетельствует о его слабой эффективности: зачастую возбуждение административного производства в отношении них происходит только после совершения ДТП по их вине.

Привлечение к ответственности за нарушения ПДД РФ, допущенные велосипедистом в процессе движения, весьма проблематично (отсутствует обязанность иметь при себе документы, удостоверяющие личность, в связи с чем ее установление, как показывает практика, может быть сопряжено с определенными временными затратами, связанными с доставлением лица в территориальный орган внутренних дел, что может характеризоваться как нерациональное использование служебного времени сотрудниками Госавтоинспекции и негативным образом сказаться на безопасности дорожного движения в целом).

Рассматриваемая проблема обостряется и тем, что в настоящее время в государственную статистическую отчетность в качестве ДТП с участием велосипедистов включаются только те, в которых кроме велосипедиста участвовало еще и механическое транспортное средство. Наезды на пешеходов, совершенные велосипедистами, исходя из положений соответствующих правовых актов, учету не подлежат, в связи с чем не могут быть подвергнуты анализу в полном объеме, на основании которого возможно выработать и реализовать меры по их профилактике.

Необходимо отметить, что за 11 месяцев 2020 г. зарегистрировано 79 (-62,9%) таких происшествий, в которых погибло 2 (стаб.) и ранены 77 (-65,5%) человек, из которых 23 ребенка.

Снижение количества данных фактов более чем в два раза связано не с нормализацией ситуации с данными происшествиями, а с прекращением их регистрации многими подразделениями. Например, в Хабаровском крае в 2019 году было зарегистрировано как «неучетные ДТП с пострадавшими» 14 таких ДТП в Рязанской, Тамбовской, Пензенской областях – по 10, Курской и Астраханской областях – по 8. В 2020 году в данных регионах не зарегистрировано ни одного такого ДТП, в связи с чем объективность и соответствие реальности таких статистических сведений вызывает глубокое сомнение.

Основанием для прекращения регистрации происшествий является п. 2 Разъяснений по сбору и учету сведений о дорожно-транспортных происшествиях в подразделениях Госавтоинспекции на региональном (районном) уровне (письмо ГУ-ОБДД МВД России от 30.09.2019 №13/3-10442) (далее – Разъяснения), в соответствии с которыми сведения о столкновениях велосипедистов и наездах их на пешеходов, в результате которых их участники погибли или получили ранения, не подлежат сбору и учету, в т.ч. внесению в автоматизированную информационно-управляющую систему Госавтоинспекции (далее – АИУС Госавтоинспекции).

Ранее существовала практика регистрации подобных происшествий в системе АИУС Госавтоинспекции в качестве «неучетных» ДТП с пострадавшими, т.е. не подлежащих включению в государственную статистическую отчетность из-за неполного соответствия произошедшего события закреплённому понятию ДТП по формальным признакам.

Несмотря на то что данные ДТП не включались в официальную статистическую отчетность как на федеральном, так и на региональном уровне, имелись сведения об их количестве и динамике

ке, последствиях, местах совершения и т.д. При необходимости данные сведения всегда могли быть запрошены, получены и использованы подразделениями Госавтоинспекции либо переданы заинтересованным организациям.

Определение понятия «ДТП», приведенное в Федеральном законе от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее – ФЗ «О БДД»), в ПДД РФ и Правилах учета ДТП, утвержденных постановлением Правительства РФ от 29.06.1995 № 647, в целом совпадает, однако имеются разночтения в определении понятия «транспортное средство».

Так, в определяемом Правилами учета ДТП понятии «транспортное средство» отсутствуют велосипеды (без подвесного мотора). Постановлением Правительства Российской Федерации от 19 сентября 2020 г. № 1502 утверждены новые Правила учета ДТП, вступающие в силу с 1 января 2021 г., однако в соответствии с ними велосипед без двигателя по-прежнему не отнесен к транспортным средствам.

При этом в соответствии с ПДД РФ, а также с приказом Федеральной службы государственной статистики от 21 мая 2014 г. № 402 «Об утверждении статистического инструментария для организации Министерством внутренних дел Российской Федерации федерального статистического наблюдения о дорожно-транспортных происшествиях» велосипед относится к транспортным средствам. Отнесение велосипеда к транспортному средству не противоречит и положениям ст. 2 ФЗ «О БДД».

Учитывая, что вышеупомянутые Разъяснения не являются нормативным правовым актом, а также руководствуясь принципами здравого смысла и объективной практической целесообразности, в ряде регионов (городах федерального значения Москва и Санкт-Петербург, Свердловской, Тюменской областях и некоторых других) регистрация подобных происшествий продолжилась.

Изучив документы международных организаций в отношении обозначенной проблемы, удалось установить, что, согласно принятой Всемирной организацией здравоохранения

Международной классификации болезней МКБ-10 (раздел XX), пешеход, пострадавший при столкновении с велосипедистом (код «V01»), относится к лицам, пострадавшим в результате транспортных несчастных случаев наряду с пешеходами, пострадавшими при столкновении с двух или трехколесными моторными транспортными средствами (код «V02»), а также пешеходами, пострадавшими при столкновении с легковыми автомобилями (код «V03»). Последние собы-

тия с учетом положений отечественных правовых актов относятся к ДТП и учитываются в качестве наездов на пешеходов.

При рассмотрении вопросов учета пострадавших велосипедистов установлено, что МКБ-10 также предусмотрен учет велосипедистов, пострадавших в результате транспортных несчастных случаев (которые могут быть как дорожными, так и недорожными).

Так, велосипедисты, пострадавшие в результате столкновения с пешеходом или животным (код «V10»), с другим велосипедистом (код «V11»), в результате транспортного несчастного случая без столкновения (включая падения с велосипеда, опрокидывания) (код «V18»), считаются пострадавшими в транспортных несчастных случаях наряду с велосипедистами, пострадавшими при столкновении с двух- или трехколесными моторными транспортными средствами (код «V12»), с легковыми автомобилями (код «V13»), которые также признаются ДТП (наезд на велосипедиста) в отечественном законодательстве.

Таким образом, основываясь на положениях данного документа, а также учитывая отечественное законодательство, следует рассматривать в качестве ДТП не только наезды велосипедистов на пешеходов, но и факты падений с велосипедов, столкновений велосипедистов между собой, наездов их на препятствия и на стоящие транспортные средства.

Зарубежный опыт свидетельствует о приверженности некоторых государств данной позиции. Так, например, в Китае и Казахстане в контексте учета ДТП под транспортными средствами понимаются как механические транспортные средства (автомобили, мотоциклы), так и немеханические (велосипеды, повозки на тягловой силе).

Изучение материалов показало, что проблема травматизма пешеходов по вине велосипедистов не только продолжает существовать, но и усугубляется. Подавляющее большинство наездов совершается на тротуарах и пешеходных дорожках, также имеют место наезды на пешеходных переходах.

Важно обратить внимание на то, что наиболее тяжелые последствия при наездах велосипедов характерны для пешеходов-детей и пешеходов пожилого возраста.

Приведем несколько характерных примеров обозначенной проблемы, свидетельствующих об объективной необходимости системного отслеживания подобных фактов.

Так, например, 26 июня 2020 года в Москве гражданин Киргизской Республики 1996 года рождения, управляя велосипедом, следовал вдоль

пруды по пешеходной дорожке и совершил наезд на пешехода 1938 года рождения, которая следовала в попутном направлении (т.е. сзади). Пострадавшая была доставлена в медицинское учреждение, где впоследствии скончалась.

В Санкт-Петербурге 13 июня 2020 года гражданка Киргизской Республики 2000 года рождения, управляя велосипедом, двигалась вдоль дома по тротуару и произвела наезд на пешехода 1938 года рождения, которая двигалась в прямом попутном направлении (т.е. сзади). В результате пострадавшая получила травмы и была госпитализирована.

В г. Мурманске 3 июля 2020 года во дворе жилого дома неустановленный велосипедист, двигаясь по тротуару, допустил наезд на девочку-пешехода в возрасте менее полутора лет (дата рождения – март 2019 г.), после чего скрылся. Ребенок с диагнозом «закрытая черепно-мозговая травма, сотрясение головного мозга» госпитализирован.

В г. Орле 13 мая 2020 года несовершеннолетний житель г. Орла (2004 года рождения), управляя велосипедом, двигался по тротуару и совершил наезд на пешехода 1946 года рождения, который двигался впереди в попутном направлении. В результате пешеход получил телесные повреждения и был госпитализирован.

Кроме того, только из зарегистрированных за 11 месяцев 2020 года 79 наездов практически в каждом втором случае (в 38) причинившие пешеходам травмы велосипедисты скрылись с мест совершения происшествий и остались неустановленными, что свидетельствует о негативных поведенческих особенностях значительной доли пользователей данных средств передвижения, не только игнорирующих вопросы безопасности других граждан при движении по тротуарам, но и имеющих склонность к противоправным действиям, и характеризует их сочетанием повышенного эгоцентризма с низким уровнем социальной ответственности.

Таким образом, учитывая, что все больше людей, в особенности в крупных городах, используют велосипеды, проблема травматизма по их вине будет только обостряться. Отсутствие объективных статистических сведений по данным происшествиям представляется ничем иным, как уходом от реальности и отрицанием очевидного, что

приведет лишь к обострению проблемы, а также к невозможности разработки мер противодействия и профилактики данного явления, поскольку именно результаты мониторинга и анализа статистических сведений, как правило, являются основанием для принятия управленческих решений.

Следует признать объективным и обоснованным отнесение данных происшествий к дорожно-транспортным и, соответственно, их учет в данном качестве либо, как минимум, возобновление регистрации фактов наездов велосипедистов на пешеходов в полном объеме возможно и без включения в официальную статистическую отчетность.

Мнение о том, что внесение данных изменений повлечет определенные риски увеличения количества ДТП, подлежащих включению в государственную статистическую отчетность, представляется ошибочным. Выборочное изучение положения дел в нескольких регионах показало, что это не окажет определяющего влияния на отчетную динамику показателей аварийности, так как количество таких происшествий находится в пределах 1% от общего количества ДТП с пострадавшими. Кроме того, для данных происшествий в большинстве случаев нехарактерны смертельные травмы, такие случаи пока единичны.

Таким образом, данное нововведение, как представляется, не повлияет на достижение показателей национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», а также Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в Российской Федерации в 2012-2020 годах», однако позволит обозначить и определить проблему травматизма пешеходов по вине велосипедистов, своевременно разработать и реализовать меры по недопущению ее нарастания, а в перспективе по ее нейтрализации.

Литература:

1. Зейналов Ф.Н. Правовой статус велосипедиста как участника дорожного движения нуждается в совершенствовании / Ф.Н. Зейналов // Административное и муниципальное право. 2018. № 10. С. 1-5.