

Список литературы

1. Официальный сайт World Business Law. За рубежом законодательство на русском языке. Закон Королевства Нидерланды «Об административно-правовом наказании за нарушение предписаний относительно дорожного движения» от 1989 года [Электронный ресурс] // Официальный сайт – Режим доступа URL: <http://www.worldbiz.ru/> (дата обращения: 23.04.2021).
2. Геллер Э. Закон о нарушениях порядка. – 14-е изд-е. Мюнхен. – М.: Бек. – 2006. – С. 38.
3. Татарян В.Г., Магомедов Б.М. Опыт решения проблем административной ответственности в современном законодательстве ФРГ // Вестник уральского института экономики, управления и права. – 2012. – №2. – С. 55.
4. Супонина Е.А., Долгих И.П. Взгляд на проблемы, связанные с привлечением к административной ответственности лиц, не достигших совершеннолетия сквозь призму административно-делiktного законодательства стран – членов СНГ // Политика, государство и право. – 2016. – №3. – С. 21.
5. Официальный сайт Российской газеты. Санкции 14+. Владимир Плигин: Юридическая

наука предлагает снизить в новом КоАП возраст наказания подростков [Электронный ресурс] // Официальный сайт. – Режим доступа URL: <https://rg.ru/2019/05/22/pochemu-predlagaiut-snizit-vozrast-nakazaniia-podrostkov-v-novom-koap.html> (дата обращения: 23.04.2021).

6. Официальный сайт Национального правового Интернет-портала республики Беларусь. Кодекс республики Беларусь об административных правонарушениях от 21.04.2013 года №194-3 [Электронный ресурс] // Официальный сайт. – Режим доступа URL: <http://www.pravo.by/document/> (дата обращения: 23.04.2021).

7. Официальный сайт Правительства Молдовы. Кодекс № 218 от 24.10.2008 «О правонарушениях» [Электронный ресурс] // Официальный сайт. – Режим доступа URL: <http://lex.justice.md/ru/330333/> (дата обращения: 23.04.2021).

8. Официальный сайт газеты «Спутник» в Молдове. Мнение эксперта в области защиты прав ребенка Анны Раку [Электронный ресурс] // Официальный сайт. – Режим доступа URL: <https://ru.sputnik.md/society/20161216/> (дата обращения: 23.04.2021).

К ВОПРОСУ О ПРАВОВОМ РЕГУЛИРОВАНИИ ОТНОШЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ

Жукова Н.А.

доцент, кандидат юридических наук, доцент кафедры административного права и процесса Белгородского государственного национального исследовательского университета

Сычев Н.П.

студент

Белгородского государственного национального исследовательского университета

TO THE ISSUE OF THE LEGAL REGULATION OF RELATIONS CONNECTED WITH THE USE OF ELECTRIC SCOOTERS

Zhukova N.

associate professor, candidate of juridical sciences, associate professor of the department of Administrative Law and Process Belgorod state national research University

Sychev N.

Student of Belgorod state national research University

DOI: [10.24412/9215-0365-2021-68-4-57-59](https://doi.org/10.24412/9215-0365-2021-68-4-57-59)

Аннотация

В статье авторами анализируются проблемы законодательного регулирования их использования в сфере безопасности дорожного движения. Изучается опыт зарубежных стран в данной сфере. Предлагаются совокупность мероприятий, которые направлены на совершенствование правоотношений, связанных с управлением и использованием электросамокатов в качестве средств передвижения.

Abstract

In the article, the authors analyze the problems of legislative regulation of their use in the field of road safety. The experience of foreign countries in this area is being studied. A set of measures is proposed that are aimed at improving legal relations associated with the management and use of electric scooters as a means of transportation.

Ключевые слова: средство индивидуальной мобильности, правовое регулирование современных средств передвижения, электросамокаты, безопасность дорожного движения, зарубежные страны, дорожно-транспортное происшествие.

Keywords: means of individual mobility, legal regulation of modern vehicles, electric scooters, road safety, foreign countries, road traffic accident.

В связи с бурно развивающимся научно-техническим прогрессом происходят различные изменения практически во всех сферах жизнедеятельности человека. Не является исключением и транспортная сфера, как одна из важнейших отраслей государства. Автомобили, мотоциклы, мопеды и другие транспортные средства выступают в качестве основных средств передвижения. С каждым годом их количество стремительно увеличивается, что оказывает существенную нагрузку на транспортную инфраструктуру и создает значительные трудности. Одной из таких трудностей являются дорожные заторы или автомобильные пробки, которые особо распространены в больших городах из-за значительного скопления транспортных средств на дороге. Порой образуются многокилометровые пробки, для преодоления которых требуется очень много времени. В связи с чем в последнее время набирает популярность использование в качестве средств передвижения не только велосипедов, а также современных технических средств, таких как электросамокаты.

За последние два-три года значительно увеличилась интенсивность движения таких индивидуальных средств как электросамокаты не только по тротуарам, но и проезжим частям улиц населенных пунктов, что представляет существенную опасность как для пешеходов, автомобилистов, мотоциклистов, других участников дорожного движения, так и для лиц, управляющих ими. В 2020 году с участием электросамокатов произошло 331 ДТП (+182,9%), в котором погибли 6 (+50%) и были ранены 347 (+184,4%) человек [6]. Отсутствие адекватного правового регулирования значительно затрудняет процесс оформления дорожно-транспортных происшествий, установления виновника и возмещения вреда.

Одним из вопросов, возникающих при эксплуатации электросамокатов, является отнесение его к транспортным средствам с точки зрения Российского законодательства. В пункте 1.2 Правил дорожного движения выделяют такие виды транспорта как автопоезд, велосипед, гибридный автомобиль, механическое транспортное средство (в т.ч. с прицепом) электромобиль, мопед, мотоцикл [1]. Как мы видим, в перечне транспортных средств электросамокат не указан. Согласно Правилам дорожного движения лица, использующие самокаты относятся к пешеходам.

Электросамокаты по некоторым техническим характеристикам могут приравниваться к велосипедам, следовательно управляющие ими лица – к велосипедистам, с связи с чем на них могут быть распространены правовые и технические нормы, регулирующие правила поведения велосипедистов (в том числе прав ила дорожного движения), а также правила, регламентирующие ответственность велосипедистов за совершение правонарушений [5]. Однако с учётом характерных конструктивных особенностей данные правила должны быть усовершенствованы и расширены.

Кроме того, стоит разграничивать электросамокаты в зависимости от максимальной скорости,

которую они могут развивать. Например, если скорость не превышает 14 км/ч, то к лицам, управляющим данными средствами, должны быть предъявлены такие же требования, как и для пешеходов. Если максимальная скорость их до 25 км/ч, то к ним должны быть предъявлены требования, как к гужевому транспорту. Если же их скорость превышает 25 км/ч, то они могут быть рассмотрены как мототранспортные средства [7]. Однако приравнение электросамокатов к категории мопедов повлечет необходимость осуществления их проезда только по проезжей части, что в связи с конструкцией электросамокатов приведет к значительному увеличению жертв и дорожно-транспортных происшествий с их участием. Это может быть связано с тем, что даже небольшие препятствия на дорожном покрытии (например, ямы, выбоины и др.) способны повлечь за собой падение с электросамоката либо попадание его под колёса проезжающего мимо транспорта.

В связи с тем, что распространение использования электросамокатов как средства передвижения в зарубежных странах произошло несколько раньше, чем в России, стоит обратиться к зарубежному опыту правового регулирования их движения. Например, в Швеции и Германии для электросамокатов установлено, что они могут развивать максимальную скорость не более 20 км/ч. Кроме того, управляющие ими лица должны достигнуть определенного возраста: в Германии –14 лет, а в Швеции, если их возраст менее 15 лет, то они обязаны при управлении электросамокатами использовать средства защиты (шлемы, наколенники и др.). В некоторых странах, например, Австрии при использовании электросамокатов помимо ограничения скорости и возрастного ограничения необходимо также заключение договора страхования. Пожалуй, наиболее строгими считаются ограничения, введённые в Великобритании. Так в данной стране имеется запрет на использование электросамокатов на дорогах общего пользования, а также тротуарах и велосипедных дорожках. То есть гражданин может использовать электросамокат только в пределах своего земельного участка либо участка другого лица, при его разрешении. Во Франции использование электросамокатов сдерживается довольно высокими штрафами. Например, нарушение правил дорожного движения, которое повлекло использование электросамоката, влечет наложение штрафа 1500 евро, выезд электросамоката на пешеходную дорожку влечет наложение штрафа 150 евро и другие.

С учетом сложившейся обстановки необходим комплексный подход к разработке и внесению изменений и дополнений в различные нормативно-правовые акты, регулирующие дорожное движение и его безопасность, а именно: Федеральный закон от 10 декабря 1995 года №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», Правила дорожного движения Российской Федерации, Правила пользования территориями, не попадающими под действие пра-

вил дорожного движения, КоАП, а также к разработке рекомендаций по использованию средств индивидуальной мобильности.

В настоящее время в данном направлении ведутся активные работы, предлагаются разнообразные пути решения данной проблемы и усовершенствования правового регулирования. Целесообразным видится:

- законодательно регламентировать новые виды транспортных средств передвижения – электросамокатов;
- выделить такого участника дорожного движения «как лицо, использующее средства индивидуальной мобильности»;
- установить пределы допустимых скоростей движения электросамокатов в соответствии с правилами дорожного движения, ограничить максимальную скорость электросамокатов до 20 км/ч;
- если электросамокат используется на пешеходных зонах и тротуарах, то он должен двигаться со скоростью людского потока;
- движение по проезжим частям автомобильных дорог должно быть запрещено;
- в случае, если электросамокаты могут развивать скорость более 25 км/ч, то для их управления необходимо наличие определенного удостоверения либо водительских прав;
- установить возрастные ограничения использования электросамокатов – с 14 лет, при этом управлять им и передвигаться на нем одновременно может только один человек;
- дополнить правила дорожного движения положениями о наказании за совершение с использованием электросамокатов правонарушений, такими нарушениями могут быть выезд на проезжую часть либо встречную полосу, проезд на красный свет, превышение скоростного режима в пешеходных зонах и другие;
- снабдить электросамокаты светоотражающими элементами и элементами подачи звуковых сигналов.

Реализация подобных мер может стать эффективным средством решения проблем не только правового регулирования, но и обеспечения порядка и безопасности дорожного движения и его участников.

Стремительное развитие науки и техники неизбежно влечет за собой появление новых транспортных средств и следственно необходимость усовершенствования и развития транспортной инфраструктуры. В связи с этим стоит рассмотреть также

инициативу о выделении отдельных полос для передвижения электросамокатов и других средств индивидуальной мобильности. Данное направление потребует достаточно больших вложений, однако его реализация может быть осуществлена поэтапно, например, в рамках проекта «Безопасные и качественные дороги», что позволит усовершенствовать социальную инфраструктуру, сделать её доступной и повысить качество в жизни.

Список литературы

1. О Правилах дорожного движения (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»): постановление Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 1090 // Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации, 1993, № 47, ст. 4531.
2. О безопасности дорожного движения: Федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, № 50, ст. 4873 (в редакции от 26 июля 2017 года).
3. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: Федеральный закон от 30 декабря 2001 года № 195-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 1 (ч. 1), ст. 1.
4. Бадагуев, Б. Т. Эксплуатация транспортных средств (организация и безопасность движения) / Б.Т. Бадагуев. – Москва: Альфа-Пресс, 2018. – 240 с.
5. Бурова, И. Л. О некоторых проблемах правового регулирования новых видов транспортных средств с электродвигателем / И. Л. Бурова, М. В. Рудов // Имущественные отношения в РФ. – 2020. – № 2 (217). – С. 84-93.
6. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2020 год [Электронный ресурс]. URL: <https://media.mvd.ru/files/embed/2116667> (дата обращения: 01.06.2021).
7. Калюжный, Ю. Н. Современные проблемы законодательного регулирования использования отдельных видов электротранспорта / Ю. Н. Калюжный // Административное право и практика администрирования. – 2019. – № 5. – С. 27 - 33.
8. Министерство транспорта Российской Федерации: официальный сайт [Электронный ресурс]. – URL: <https://mintrans.gov.ru/activities/141/145> (дата обращения: 01.06.2021).