Рафагутдинов И.И., Павлов С.Ю.

Правовой статус самокатов и других средств индивидуальной мобильности, как участников дорожного движения

*БашГУ
(Россия, Уфа)*

doi: 10.18411/lj-01-2021-151

idsp: ljournal-01-2021-151

Аннотация

Статья посвящена рассмотрению проблем регулирования правового статуса новых участников дорожного движения – лиц, управляющих средствами индивидуальной мобильности. Опасность данных устройств для их владельцев и всех прочих участников дорожного движения требует немедленного вмешательства со стороны законодателя, однако проект нормативно-правового акта, разработанный еще в прошлом году, так и не принят до сих пор. Разработанные с настоящей статье конкретные предложения базируются на опыте зарубежных стран.

Ключевые слова: правила дорожного движения, средства индивидуальной мобильности, электроскутер, сигвей, гироскутер.

Средства индивидуальной мобильности, такие как сигвеи, гироскутеры и моноколеса получили свое распространение в Российской Федерации сравнительно недавно, в то время как самокат используется как минимум сотню с лишним лет, но в последние годы, благодаря оборудованию его электромотором значительно поменял свою техническую сущность и общественную опасность для обычных пешеходов. Люди стали использовать данные средства как альтернативу мопедам и скутерам, так как их правовой статус никак не урегулирован, а значит двигаться на них формально можно везде.

Согласно пункту 1.2 Правил дорожного движения [1] все перечисленные средства индивидуальной мобильности являются транспортными средствами, так как они предназначены для перевозки людей, тем более что они приводятся в движение за счет энергии двигателя. Однако они не имеют паспорта технического средства, следовательно, не могут являться таковым.

Следовательно, если сотрудник Государственной инспекции по безопасности дорожного движения остановит человека на гироскутере или сигвее, то будет относиться к нему, как к пешеходу. Создать законы, регулирующие движение электросамокатов, сигвеев и подобных средств передвижения было предпринято в прошлом 2019 году: Министерство транспорта предложило ввести новое понятие «Средства индивидуальной мобильности», включающее в себя как стандартный личный транспорт (по типу самокатов или скейтбордов), так и их электрические версии (сюда и нужно отнести сигвеи, гироскутеры и моноколеса). Проект Постановления Правительства Российской Федерации [2], вносящего правки в Правила дорожного движения пока не принят. Данный проект предполагает не внесение новой категории транспортных средств в Правила дорожного движения, а лишь возложение на использующих их лиц дополнительных обязанностей, как, то, передвижение по велосипедной дорожке с максимальной скоростью в 20 км/ч., запрет на движение по проезжей части, обязанность пропускать пешеходов [4].

В этой связи, на наш взгляд, необходимо обратиться к зарубежному опыту правового регулирования движения данных транспортных средств и определения их правового статуса, так как пришли они в Российскую действительность именно из зарубежных стран.

Так, в Австрии электрические самокаты приравнены к велосипедам. Максимальная разрешенная скорость составляет 25 км/ч [5].

В Швеции средства индивидуальной мобильности могут быть оборудованы двигателем не более 250 Вт и могут развивать максимальную скорость не больше 20 км/ч. А те, чей возраст меньше 15 лет, обязаны носить специальную защиту от травм – шлем, налокотники и наколенники.

В Германии скорость данных транспортных средств ограничена 20 км/ч, а кататься на них можно только после достижения возраста 14 лет, кроме того необходимо наличие заключенного договора страхования.

Самым жестким подходом отличается Великобритания, где введен запрет на использование электронных самокатов на дорогах общего пользования, а также на тротуарах и велосипедных дорожках, то есть везде кроме собственного земельного участка, или земельного участка другого лица с его разрешения [3].

Во Франции электрическим самокатам можно ездить по внутренним дорогам, не относящимся к проезжей части, и велосипедным дорожкам, при выезде на тротуары и дороги общего пользования владелец самоката рискует расстаться со 135 Евро, а если он превысит разрешенную скорость в 25 км/ч, то будет оштрафован на 1500 Евро.

В Испании «индивидуальными транспортными средствами» пользоваться можно только на велодорожках и улицах, где ограничение скорости движения транспорта составляет 30 км/час. При этом каждый город вправе устанавливать свои собственные ограничения. Так, в Барселоне можно передвигаться на таких средствах только по велодорожкам или по проезжей части пешеходных улиц. Там же запрещено оставлять такие транспортные средства на тротуаре, привязывать их к деревьям и иным стационарным объектам, хотя это дозволено для мотоциклов и велосипедов. В Валенсии владельцам мобильных транспортных средств весом менее 25 кг и с максимальной скоростью 20 км/ч можно ездить по тротуарам со скоростью не превышающей 10 км/ч. Парковаться можно на велосипедных стойках. В Мадриде водителям электросамокатов запрещено слушать музыку в наушниках во время движения и пользоваться устройством в пьяном виде.

А вот «в Японии электрические самокаты, сегвеи, гироскутеры или моноколеса пока не завоевали своего места под солнцем. Все они не отнесены к какой-либо из категорий эксплуатируемого на японских улицах транспорта. На территории островного государства, по сути, запрещено свободно передвигаться на электросамокатах и других новомодных девайсах. Так что Японию можно с уверенностью назвать велосипедной страной» [6].

Таким образом, можно сформулировать некие общие моменты, нуждающиеся в срочном законодательном регулировании.

Сразу оговоримся, что мы и будем рассматривать такой вид средств индивидуальной мобильности как сегвеи и гироскутеры ибо их нельзя считать таковыми по следующим причинам. Данные средства требуют особых навыков управления и представляют опасность как для здоровья их пользователей, так и для окружающих в силу своей малой устойчивости, следовательно их эксплуатация возможна только на специальных асфальтированных площадках, а не велодорожках, где они будут создавать препятствие для движения велосипедистов и управляющих электросамокатами, и тем более таким средствам индивидуальной мобильности нечего делать на проезжей части.

Средство индивидуальной мобильности должно служить более быстрому перемещению пешеходов, именно к таким средствам относятся электросамокаты, тем более, что данный вид транспортного средства, оборудованный двумя задними или двумя передними колесами, а также сиденьем давно во всем мире служит средством передвижения для престарелых людей и инвалидов. Однако современный электросамокат способен развивать скорость вплоть до 100 км/ч, а, следовательно, необходимо вводить специальные правила их эксплуатации, что и делается во всех цивилизованных государствах.

По своей сути электросамокат является ни чем иным, как складным вариантом электроскутера, но уступает ему по устойчивости и прочим критериям безопасности водителя и окружающих, следовательно приравнять его к скутерам и мопедам нельзя, равно как и нельзя разрешать на нем двигаться по проезжей части. Поэтому в силу такой повышенной опасности скорость движения такого средства индивидуальной мобильности должна быть безусловно ограничена.

Считаем разумным предложение отечественного законодателя ограничить скорость передвижения электросамокатов в пределах 20 км/ч, при условии движения по велодорожке. Однако велодорожки есть далеко не везде, поэтому считаем, что надо разрешить двигаться на электросамокатах по тротурам, но с максимальной скоростью 10 км/ч. Другой вопрос кто будет измерять данную скорость и наказывать правонарушителей. Бегущий со свистком во рту за самокатом инспектор Государственной инспекции по безопасности дорожного движения будет смотреться весьма пикантно. Поэтому необходимо установить также требования к тем, кто управляет данными транспортными средствами, то есть разрешить их эксплуатацию только относительно ответственной группе населения, детям же и подросткам оставить велосипед.

Считаем, что управлять электросамокатом должны только лица, для которых использование данного средства индивидуальной мобильности вызвано жизненной необходимостью. К таким категориям следует относить: пожилых людей старше 55 лет, инвалидов, курьеров, почтальонов, граждан, занимающихся ремонтом различной электротехники и т.п.

Положительным представляется опыт Испании относительно запрета управления электросамокатом в наушниках. Даже пешеход, слушающий музыку на наушниках во время передвижения, представляет опасность как для себя, так и для других участников дорожного движения, так как не способен услышать звук приближающегося сзади транспортного средства, и один шаг вправо или слева может стать для него роковым, что уж тут говорить о водителе электросамоката.

Следующий момент, который нуждается в правовом регулировании это требования к самому средству индивидуальной мобильности. На наш взгляд не стоит ограничивать мощность электродвигателя такого транспортного средства, ибо двигатель мощностью в 250 Вт будет неспособен сдвинуть с места электросамокат, если его пассажир весит 150 кг. Ограничена должна быть только скорость на уровне 20 км/ч, причем на заводском уровне в невозможностью отключения ограничения, что должно быть указано в паспорте данного средства, который управляющий им гражданин обязан всегда иметь при себе для предъявления инспекторам по их требованию. Естественно электросамокат должен быть обязательно оборудован задними и передними габаритными огнями, которые должны быть включены в любое время суток и иметь два зеркала заднего обзора.

Таким образом, введение перечисленных в настоящей работе требований к водителям средств индивидуальной мобильности является необходимым в самые кратчайшие сроки, что должно снизить травматизм и способствовать более сознательному отношению их владельцев к другим участникам дорожного движения.

1. Постановление Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения» (с посл. изм. и доп. от 26 марта 2020 г. № 341) // Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации. 1993. № 47. Ст. 4531.
2. Проект постановления Правительства Российской Федерации «О внесении изменений в постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090» [Электронный ресурс]. URL: <https://regulation.gov.ru/projects#npa=96588> (дата обращения: 15.09.2020).

3. В каких странах самокаты наиболее популярны? [Электронный ресурс]. URL: <http://www.razor-russia.ru/poleznaya-informatsiya/v-kakih-stranah-samokaty-naibolee-populyarny> (дата обращения: 09.09.2020).
4. В России вводят правила для самокатов и других средств индивидуальной мобильности [Электронный ресурс]. URL: <https://www.9111.ru/questions/77777777990125/> (дата обращения: 08.09.2020).
5. Как в Европе регулируются электрические самокаты [Электронный ресурс]. URL: <https://yandex.ru/turbo/papamechanic.com/s/electric-kick-scooter/kak-v-evrope-reguliruyutsya-elektricheskie-samokaty/> (дата обращения: 09.09.2020).
6. Ковалева Д. На улицы выехал кошмар [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2019/09/19/kak-reguliruiut-ispolzovanie-elektrosamokatov-v-raznyh-stranah.html> (дата обращения: 09.09.2020).

Рафагутдинов И.И., Павлов С.Ю.

Проблемы привлечения к ответственности несовершеннолетних, управляющих транспортными средствами без водительского удостоверения

*БашГУ
(Россия, Уфа)*

doi: 10.18411/lj-01-2021-152

idsp: ljjournal-01-2021-152

Аннотация

В статье рассмотрены особенности привлечения несовершеннолетних граждан в возрасте от 16 до 18 лет к административной ответственности за управление транспортным средством без водительского удостоверения. Было выявлено, что действующее законодательство позволяет несовершеннолетним практически безнаказанно управлять транспортными средствами без каких-либо документов. Предлагаются правовые пути решения выявленной проблемы.

Ключевые слова: водительское удостоверение, административная ответственность несовершеннолетних, управление транспортным средством без водительского удостоверения; наказание владельцев транспортных средств.

Многие могут удивиться, но оказывается в Российской Федерации любой подросток не имеющий водительского удостоверения может практически безнаказанно управлять автомобилем, подвергая опасности свою жизнь и жизнь других участников дорожного движения. К сожалению, на эту проблему обращается внимание только тогда, когда происходит дорожно-транспортное происшествие с участием несовершеннолетнего водителя.

Большинство несовершеннолетних садятся за руль автомобиля, так как не могут потерпеть до 18-и лет и полагают, что навыки вождения, полученными ими от родителей во время езды вокруг дачи, достаточны для того, чтобы выезжать на проезжую часть. В последнее время среди подростков популярно покупать старые советские автомобили в аварийном состоянии и устраивать на них гоночные заезды, в то время как техническое состояние такого транспортного средства едва позволяет ему сдвинуться с места.

В данной статье будет проанализирована установленная законом ответственность для несовершеннолетних, и тех, кто допустил передачу им управления.

Сразу отметим, что ответственность по Кодексу Российской Федерации об административных правонарушениях[2] наступает с 16 лет по части 1 статьи 2.3. Однако по части 2 этой статьи лица с 16 до 18 лет, совершившие незначительное правонарушение, могут быть освобождены от ответственности как несовершеннолетние.